



รายงาน



ผลการ ตรวจสอบข้อมูล

ประจำปีงบประมาณ



สแกน QR CODE
เพื่อดูแบบออนไลน์ได้ที่



2562

โดยคณะทำงานตรวจสอบข้อมูล มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

(Executive Summary)

1

บทที่ 1

บทนำ

4

บทที่ 2

แนวทางการตรวจสอบข้อมูล

7

บทที่ 3

ภาพรวมโครงการ

12

บทที่ 4

ผลการติดตามประเมินผล 10 โครงการ

24

ข้อเสนอแนะ

ในการดำเนินงานโครงการ CoST ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

55

ภาคผนวก

56

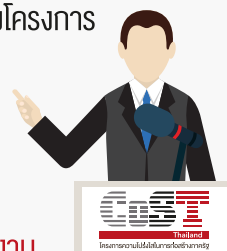
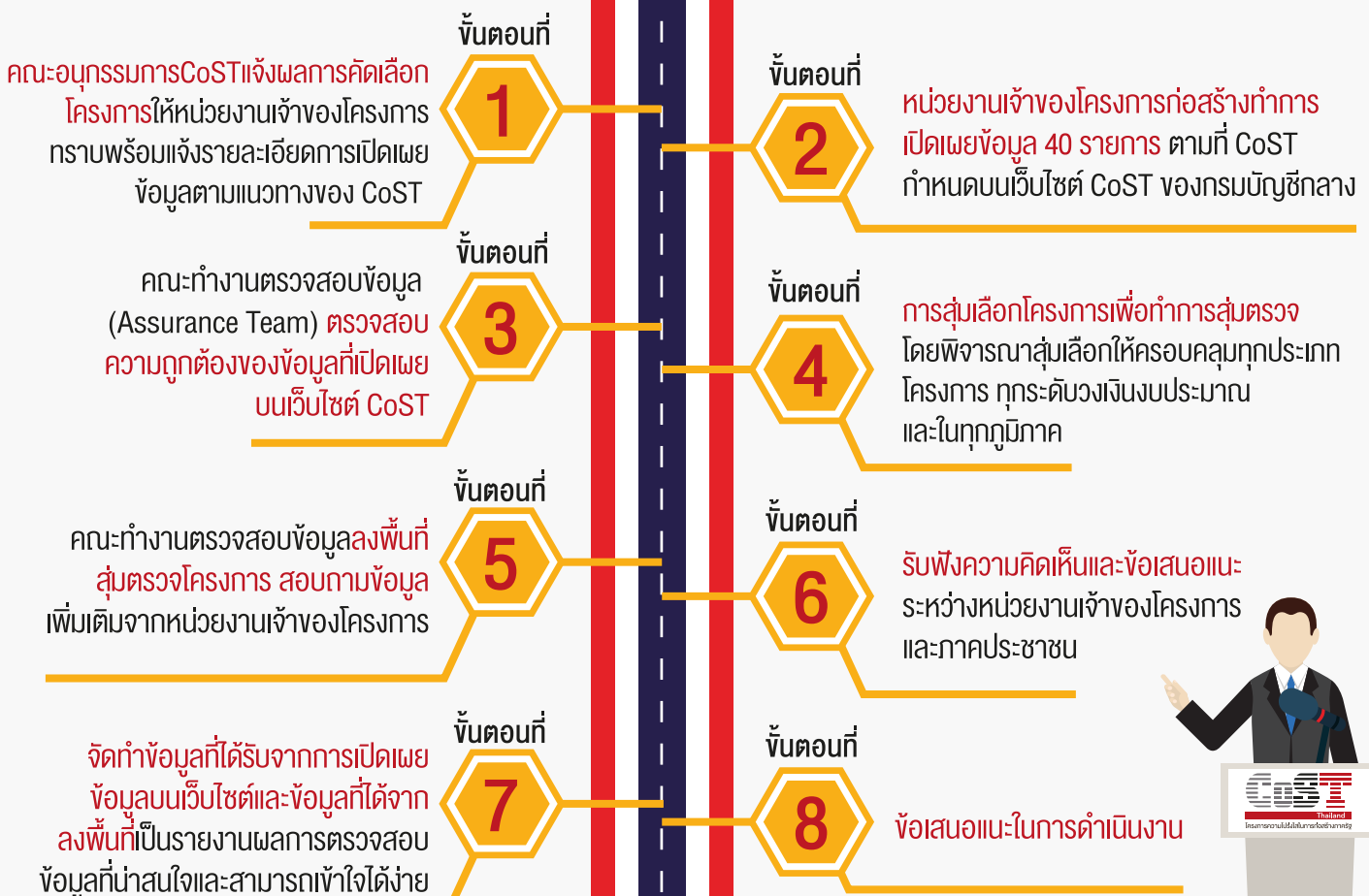


บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

รายงานผลการตรวจสอบข้อมูล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562









จากการที่องค์กรเพื่อความโปร่งใสนานาชาติ (Transparency International) ได้สำรวจระดับปัญหาการคอร์รัปชันประเทศต่างๆ เพื่อจัดทำดัชนีวัดภาพลักษณ์คอร์รัปชัน (Corruption Perceptions Index: CPI) ซึ่งทำให้พบว่าภาพลักษณ์ด้านปัญหาการคอร์รัปชันของประเทศไทยยังอยู่ในเกณฑ์ที่รุนแรง ขาดความโปร่งใส ดังนั้น เพื่อให้การใช้จ่ายเงินของภาครัฐมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์ต่อประเทศอย่างแท้จริง และเพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนต่างประเทศในการเข้ามาลงทุนในโครงการที่สำคัญของประเทศไทย รัฐบาลจึงได้เห็นชอบในหลักการให้นำระบบความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ (Infrastructure Transparency Initiative : CoST) มาใช้กับการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐของประเทศไทย และมอบหมายให้กรมบัญชีกลางในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐมาดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อไป โดยโครงการ CoST มีกระบวนการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างต่อสาธารณะในทุกๆ ระยะที่ดำเนินการ และทำการตรวจสอบข้อมูลที่เปิดเผยโดยคณะทำงานตรวจสอบข้อมูล (Assurance Team) รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียหรือได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของโครงการ CoST

โดยกระบวนการดำเนินงานโครงการ CoST ของประเทศไทย มีดังนี้



ทั้งนี้ การดำเนินโครงการ CoST ได้เริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 โดยมีโครงการก่อสร้างของหน่วยงานของรัฐเข้าร่วมเปิดเผยข้อมูล จำนวน 5 โครงการ ต่อมาได้ขยายการดำเนินการครอบคลุมโครงการก่อสร้างของหน่วยงานรัฐทั้ง 3 ประเภท ได้แก่ หน่วยงานราชการส่วนกลาง รัฐวิสาหกิจ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการ CoST ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 - 2562 จำนวนทั้งสิ้น 252 โครงการ ซึ่งหน่วยงานเจ้าของโครงการได้มีการเปิดเผยข้อมูลโครงการตามแนวทางของ CoST บนเว็บไซต์ CoST จำนวน 40 รายการ และได้รับการตรวจสอบข้อมูล โดยคณะทำงานตรวจสอบข้อมูล (Assurance Team) โดยสามารถแบ่งข้อมูลโครงการตามลักษณะโครงการได้ ดังนี้

1) การเปิดเผยข้อมูลโครงการ CoST แยกตามประเภทโครงการ

รายการ	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ดัชนีการเปิดเผยข้อมูล (%)
 สาธารณูปโภคพื้นฐาน	34	1,945	84.58
 งานสิ่งอำนวยความสะดวก และแหล่งท่องเที่ยว	6	208	88.33
 ชลประทาน	18	6,666	81.73
 ถนนและสะพาน	111	35,510	85.82
 ท่าเรือ	1	39	70.00
 ท่าอากาศยาน	3	64,803	89.03
 โรงพยาบาล	4	3,488	90.83
 อาคารและพิพิธภัณฑ์	75	3,907	85.00

2) การเปิดเผยข้อมูลโครงการ CoST แยกตามกระทรวง

กระทรวง	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ดัชนีการเปิดเผยข้อมูล (%)
สำนักนายกรัฐมนตรี	3	871	86.22
กลาโหม	7	534	81.34
การคลัง	3	103	90.81
การพัฒนาสังคม และความมั่นคงของมนุษย์	4	421	73.64
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	1	2	84.85
เกษตรและสหกรณ์	5	6,060	94.76
คมนาคม	15	99,946	78.47
ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	2	20	66.67
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	14	295	88.47
พลังงาน	3	49	66.67
มหาดไทย	190	4,661	85.53
สาธารณสุข	4	3,488	90.83

3) การเปิดเผยข้อมูลโครงการ CoST แยกตามประเภทส่วนราชการ

หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ดัชนีการเปิดเผยข้อมูล (%)
ส่วนราชการระดับกรม	55	19,945	85.56
รัฐวิสาหกิจ	15	94,403	69.30
ส่วนท้องถิ่นภาคเหนือ	16	151	91.65
ส่วนท้องถิ่นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	48	595	88.26
ส่วนท้องถิ่นภาคใต้	33	502	82.76
ส่วนท้องถิ่นภาคตะวันออก	23	381	80.89
ส่วนท้องถิ่นภาคกลาง	61	550	86.58
ส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ	1	39	70.00

จากข้อมูลโครงการสามารถนำมาวิเคราะห์แนวโน้มการแข่งขันด้านราคากับจำนวนผู้เข้าร่วมการประมูลในภาพรวม พบว่า หากมีจำนวนผู้เข้าร่วมการประมูลมาก การแข่งขันด้านราคายิ่งสูง และหากพิจารณารายละเอียดเชิงลึกในแต่ละมิติ พบว่า

- 1) มิติของประเภทโครงการ** พบว่า โครงการที่มีคุณสมบัติเฉพาะจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมประมูลน้อย ส่วนโครงการที่เป็น การก่อสร้างทั่วไปจะมีผู้เข้าร่วมประมูลมาก โดยการแข่งขันด้านราคาจะขึ้นอยู่กับประเภทโครงการ
- 2) มิติของระยะเวลาโครงการ** พบว่า หากระยะเวลาสัญญาที่มีจำนวนน้อยจะมีผู้เข้าร่วมประมูลมากและการแข่งขัน ด้านราคาที่สูง
- 3) มิติของมูลค่าสัญญา** พบว่า โครงการที่มีมูลค่าสัญญาน้อยจะมีผู้เข้าร่วมประมูลมากและการแข่งขันด้านราคาที่สูง
- 4) มิติของพื้นที่** พบว่า เมื่อพิจารณาตามเขตพื้นที่รับผิดชอบของกรมบัญชีกลาง พบว่า ในพื้นที่สำนักงาน คลังเขต 3 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง) มีการแข่งขันด้านราคาในระดับที่ค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับในพื้นที่สำนักงาน คลังเขต 9 (ภาคใต้ตอนล่าง) ที่มีการแข่งขันด้านราคาในระดับต่ำ

ทั้งนี้ การนำโครงการ CoST มาใช้กับโครงการก่อสร้างภาครัฐของไทย นับเป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะสร้างมาตรฐาน ในการเปิดเผยข้อมูลจากหน่วยงานเจ้าของโครงการสู่สาธารณะ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสในทุกๆ ขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ก่อสร้างภาครัฐ เป็นการเปิดโอกาสให้ภาคประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างภาครัฐและกระตุ้นให้เข้ามา มีส่วนร่วมในการตรวจสอบ ส่งผลให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้การใช้จ่ายเงินงบประมาณ แผ่นดินเป็นไปอย่างคุ้มค่าสูงสุด ซึ่งเป็นไปตามเป้าประสงค์ของพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ

โครงการความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ (Infrastructure Transparency Initiative: CoST) เป็นโครงการที่มุ่งใช้กลไกการเปิดเผยข้อมูลโครงการก่อสร้างภาครัฐอย่างโปร่งใสเพื่อให้การใช้งานงบประมาณภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คำนึงถึงเงินภาษีของประชาชน

โครงการริเริ่มโดย **Department for International Development (DFID)** ของประเทศอังกฤษ

ภายใต้การสนับสนุนจากธนาคารโลก
ในปี พ.ศ. 2551

ปัจจุบันมีสมาชิก 14 ประเทศ ได้แก่

อัฟกานิสถาน เอลซัลวาดอร์ เอธิโอเปีย
กัวเตมาลา ฮอนดูรัส มาลาวี บอตสวานา
ฟิลิปปินส์ แทนซาเนีย ยูกันดา ยูเครน
แซมเบีย อังกฤษ และประเทศไทย



ทั้งนี้ แนวทางการสร้างความโปร่งใสในโครงการก่อสร้างภาครัฐตามหลักการของ CoST อยู่ที่การเปิดเผยข้อมูลโครงการสู่สาธารณชนในทุกระยะดำเนินการ ควบคู่กับกระบวนการตรวจสอบความครบถ้วนและถูกต้องของข้อมูลโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่เรียกว่า “คณะทำงานตรวจสอบข้อมูล” (Assurance Team : AT) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่มีความสนใจในแต่ละโครงการสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และในกรณีที่พบสิ่งผิดปกติในโครงการ ผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนสามารถนำข้อมูลไปดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมายกับผู้รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งในการดำเนินการของโครงการ CoST จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อหลายภาคส่วน สรุปได้ดังนี้

ภาครัฐ

ได้รับประโยชน์จากการลดช่องทางการแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่รัฐ อันจะส่งผลให้การใช้งานงบประมาณซึ่งมาจากภาษีของประชาชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถนำงบประมาณที่เหลือไปใช้ในการกิจการทางเศรษฐกิจและสังคมในด้านอื่นได้

ภาคธุรกิจ

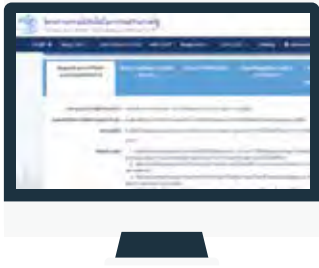
ช่วยสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุน ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น มีการทำสัญญากับหน่วยงานภาครัฐในราคาที่เหมาะสมและมีคุณภาพ พร้อมทั้งก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการลงทุนของภาคธุรกิจ ส่งผลดีต่อความคุ้มค่าทางการลงทุน และผลตอบแทน

ภาคประชาชน

ได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการภาครัฐที่เป็นประโยชน์และเหมาะสมกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง ขณะเดียวกันยังช่วยให้การก่อสร้างภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดย CoST ให้ความสำคัญกับการดำเนินกิจกรรมของผู้เกี่ยวข้องใน 4 ด้าน ได้แก่

• การเปิดเผยข้อมูล (Disclosure)



การเปิดเผยข้อมูลถือเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการความโปร่งใส โดยจะทำการเปิดเผยทั้งในแง่วัตถุประสงค์ ขอบเขตงาน สิ่งที่เราคาดว่าจะได้รับ รวมถึงกระบวนการการจัดซื้อจัดจ้าง และการติดตามความคืบหน้าของโครงการ ผ่านข้อกำหนด 40 ข้อ

• การตรวจสอบข้อมูล (Assurance)

เป็นการนำข้อมูลที่เปิดเผยทั้ง 40 ข้อ มาทำการวิเคราะห์ ประเมินผล และปรับปรุงให้เกิดความเข้าใจที่ง่ายแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม



• การทำงานร่วมของทุกภาคส่วน (Multi-Stakeholder Working)



เป็นส่วนที่จะสร้างความตระหนักรู้ โดยการเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไปยังทุกภาคส่วน

• ความรับผิดชอบในสังคม (Social Accountability)

ถือเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินโครงการนี้ ซึ่งต้องการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกิดความตระหนัก และเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชน



องค์ประกอบ
ของ CoST
และผลที่คาดหวัง
ว่าจะได้รับ

การทำงานร่วม ของทุกภาคส่วน



ภาคประชาชน



ภาครัฐ



ภาคธุรกิจ

กระบวนการทำงาน



การเปิดเผยข้อมูล



การตรวจสอบข้อมูล



ความรับผิดชอบต่อสังคม

ผลกระทบ



ความโปร่งใส และความรับผิดชอบต่อสังคม



มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

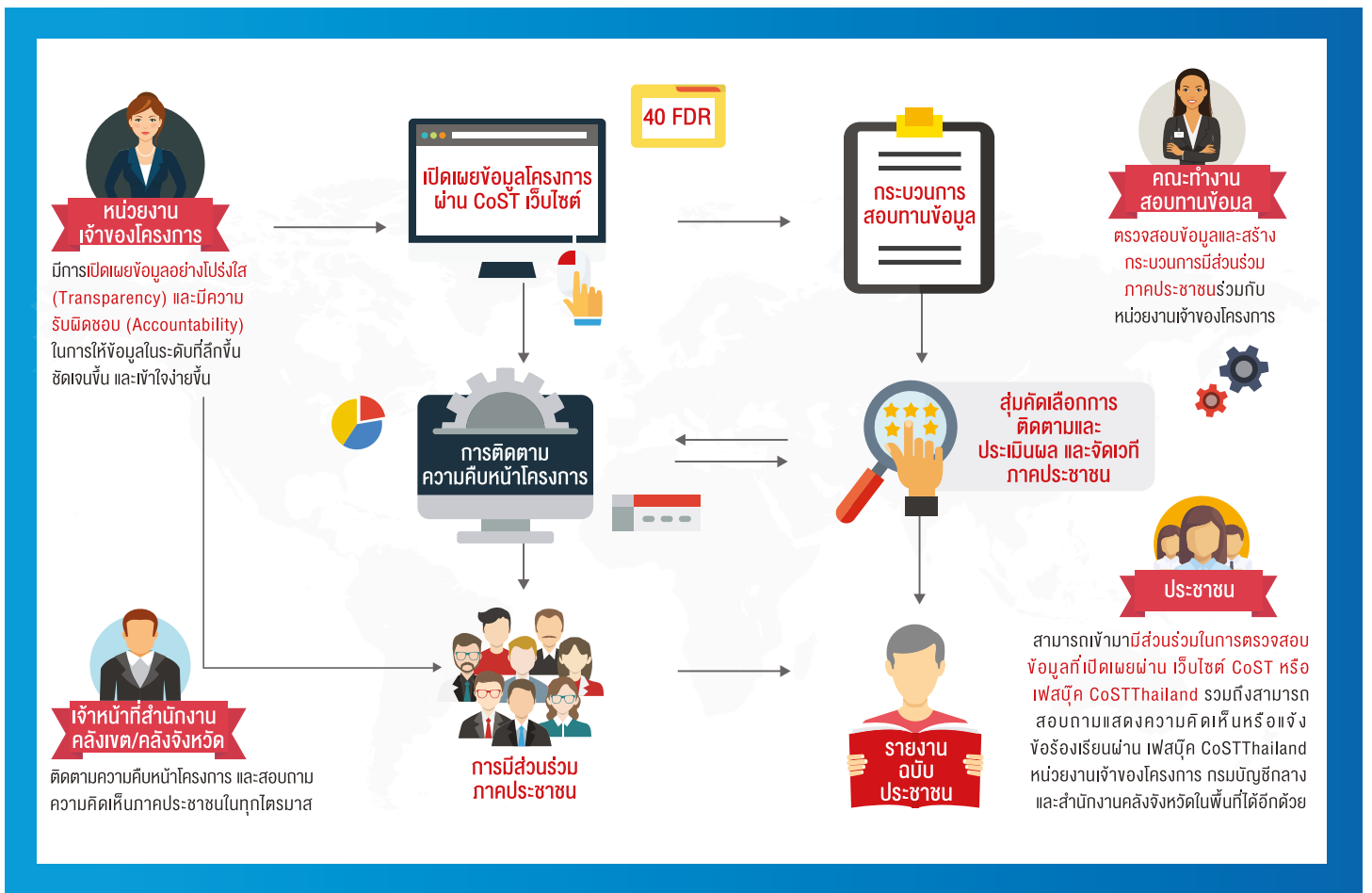


พัฒนาคุณภาพชีวิตคน

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกโครงการความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ (Infrastructure Transparency Initiative: CoST) ภายใต้วัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้มีการเปิดเผยข้อมูลโครงการก่อสร้างในเชิงกว้าง ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือ ตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Cooperate Governance: CG) ผ่านกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เพื่อให้การดำเนินงานโครงการก่อสร้างภาครัฐมีความโปร่งใส ส่งผลให้สามารถบรรเทาปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันในงานก่อสร้างภาครัฐในระดับหนึ่ง

CoST Thailand

ทั้งนี้การเปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานตามหลักการของ CoST ประกอบด้วย 40 รายการข้อมูล 5 ด้าน ได้แก่ ข้อมูลการจัดทำและนำเสนอโครงการ ข้อมูลการเตรียมความพร้อมของโครงการ ข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้าง ข้อมูลการดำเนินโครงการ และข้อมูลภายหลังเสร็จสิ้นโครงการ โดยแนวทางการดำเนินงานโครงการ CoST ของประเทศไทย จะเป็นดังต่อไปนี้



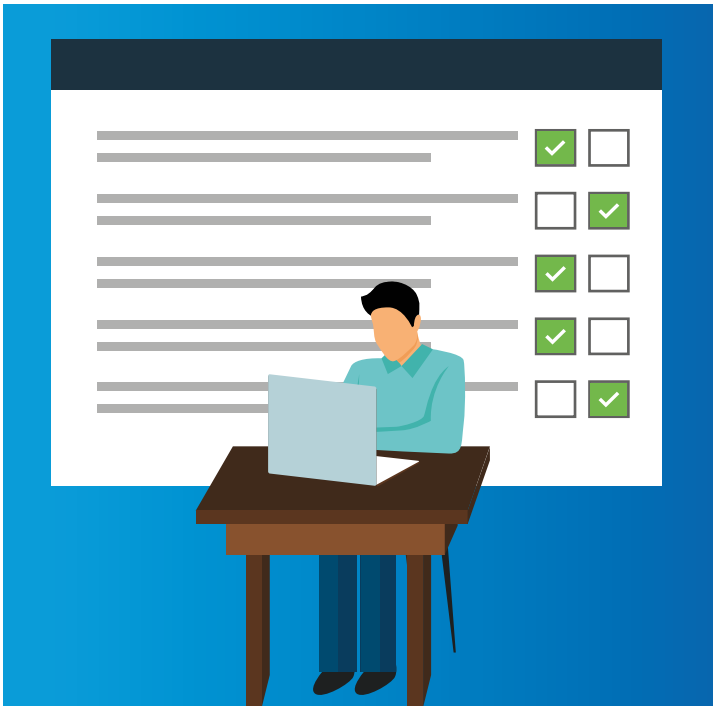
บทที่ 2

แนวทางการ ตรวจสอบข้อมูล



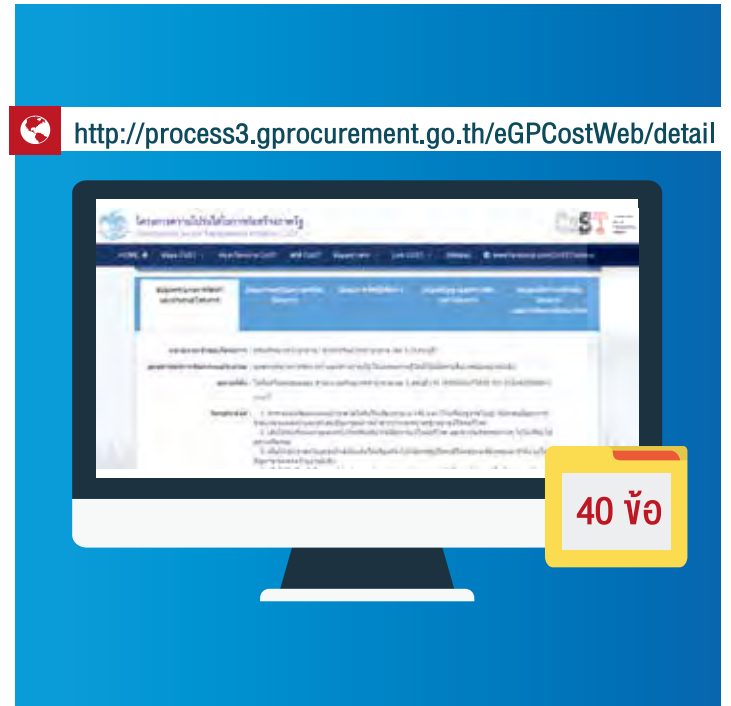
ขั้นตอนที่ 1 คณะอนุกรรมการ CoST

คัดเลือกโครงการที่เข้าร่วมโครงการ CoST



ขั้นตอนที่ 2 เจ้าของโครงการ

เปิดเผยข้อมูลโครงการผ่าน CoST เว็บไซต์



ขั้นตอนที่ 3

คณะทำงานตรวจสอบข้อมูล (AT)

ตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของข้อมูลที่เปิดเผย



ขั้นตอนที่ 4

แนวทางการสุ่มเลือกโครงการ

แนวทางการสุ่มเลือก

Remark : โครงการที่ถูกสุ่มจะต้องอยู่ในขั้นตอนการดำเนินงาน

ประเภทโครงการ

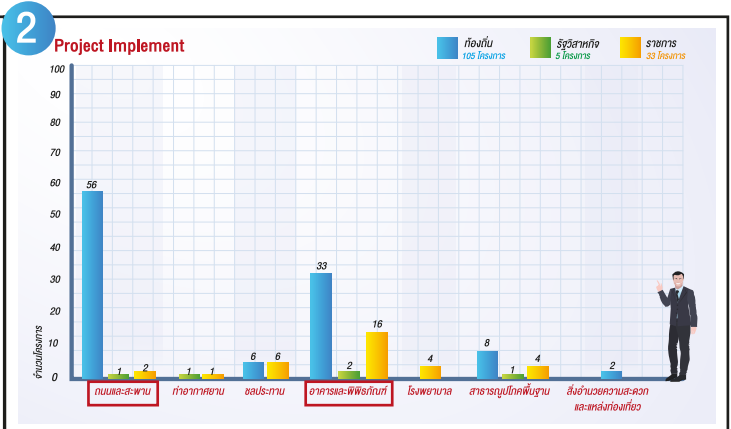
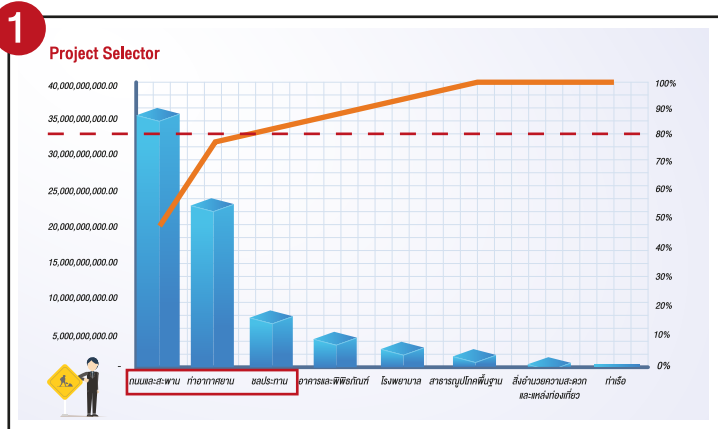
กระจายประเภทของโครงการให้ครอบคลุมและพิจารณาโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในเชิงกว้าง

งบประมาณและภาพลักษณ์องค์กร

ขนาดของงบประมาณโดยเน้นในโครงการขนาดใหญ่ที่ดำเนินการโดยหน่วยงานที่ประชาชนให้ความสนใจเป็นพิเศษ

ภูมิภาค

กระจายในภูมิภาคครอบคลุมทั้งโครงการประเภทถนน สาธารณูปโภค และประเภทอื่นๆ



- 1 คัดเลือกประเภทโครงการที่มีงบประมาณรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จากงบประมาณทั้งหมด
- 2 คัดเลือกโครงการจากประเภทโครงการที่มีจำนวนโครงการก่อสร้างมากเป็น 2 ลำดับแรก
- 3 คัดเลือกโครงการที่มี % การแข่งขันที่มากกว่าร้อยละ 15



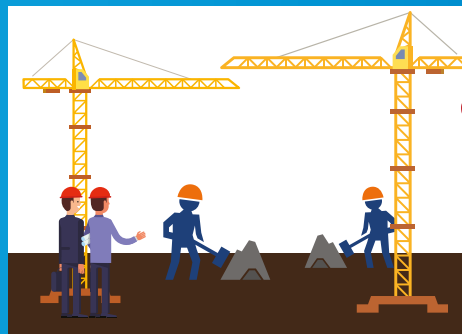
ขั้นตอนที่ 5

ลงพื้นที่ไต่ถามงานก่อสร้าง และสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



รับข้อมูลเพิ่มเติม

ประสานงานกับหน่วยงาน
เจ้าของโครงการ สอบถาม
และขอข้อมูลเพิ่มเติม



ลงพื้นที่ไต่ถามงานก่อสร้าง

ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบ
และประเมินผลภาคสนาม



ขั้นตอนที่ 6

รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ



การรับฟังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จัดประชุมระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำหรับ
การร้องเรียน แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ



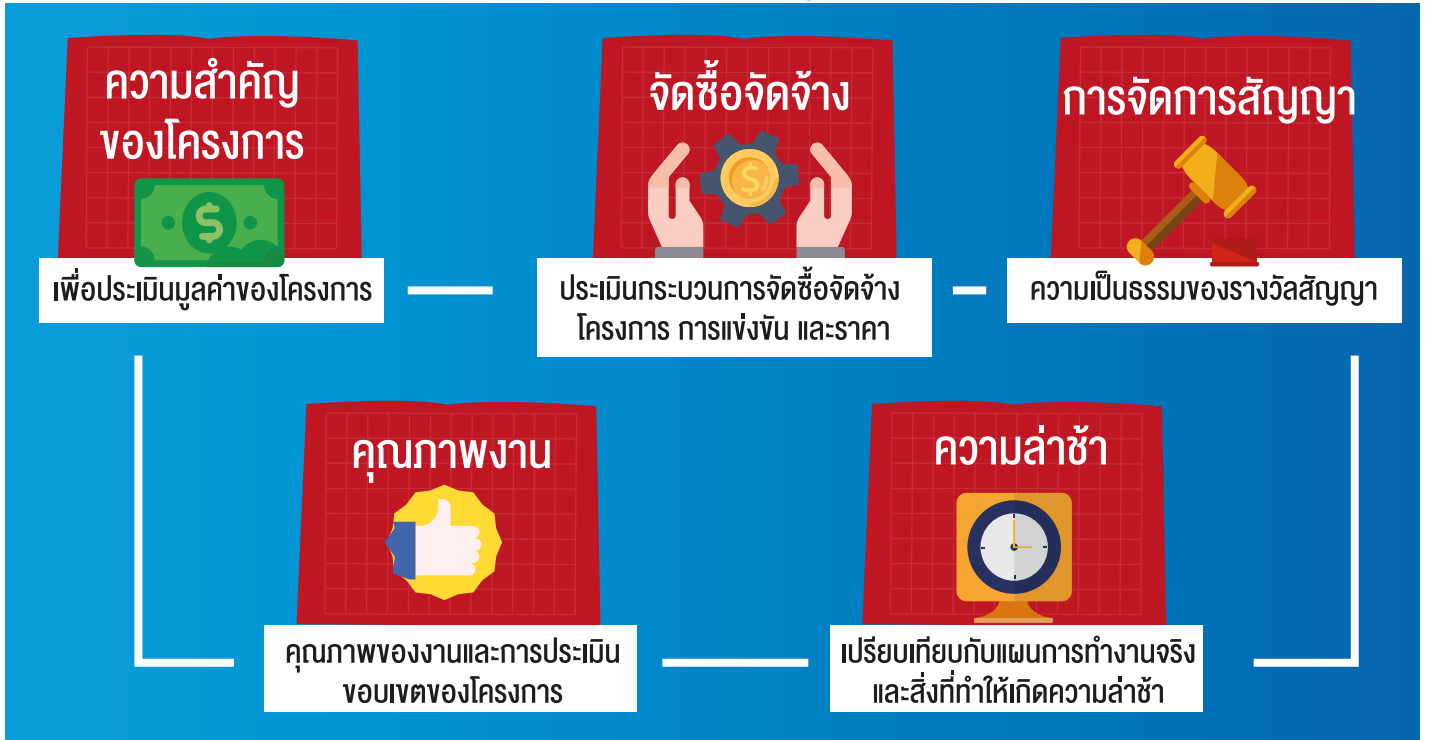
รวบรวมข้อเสนอแนะ

คำแนะนำที่รวบรวมโดยใช้แบบสอบถาม
(และช่องทางออนไลน์) จากภาคประชาชน
เพื่อนำมาวิเคราะห์โครงการ



ขั้นตอนที่ 7


จัดทำข้อมูลที่ได้รับจากการเปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ และข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่เป็นรายงานผลการตรวจสอบข้อมูลที่น่าสนใจ



ขั้นตอนที่ 8

ข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน

ตัวอย่างดังต่อไปนี้

โครงการ	ประเด็น	ข้อเสนอแนะ
 โครงการถนน	1) ความปลอดภัยการจราจร 2) การเชื่อมต่อท่อระบายน้ำ	1) แจ้งป้ายเตือนจราจรหนึ่งสัปดาห์ล่วงหน้า 2) ช่วยเหลือประชาชนในการขออนุญาตจากหน่วยงานที่มีอำนาจในการเชื่อมต่อกับเครือข่ายการระบายน้ำ
 โครงการชลประทาน	1) การระบายน้ำสู่พื้นที่เพาะปลูกโดยรอบ 2) ปัญหาการขนส่ง	1) ผู้รับจ้างจะต้องประสานงานกับประชาชนเพื่อกำหนดเวลาระบายน้ำที่เหมาะสม 2) สร้างถนนชั่วคราวและทางลัด
 โครงการอาคาร	1) จะใช้ประโยชน์จากอาคารให้ดีขึ้นได้อย่างไร?	1) ขอให้เจ้าของโครงการจัดทำแผนการศึกษาการใช้อาคาร

บทที่ 3

ภาพรวมโครงการ ในงบประมาณประมาณ พ.ศ. 2558-2562

การดำเนินงานโครงการ CoST ในประเทศไทยได้เริ่มนำร่องครั้งแรกในงบประมาณประมาณ พ.ศ. 2558 และเริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมในงบประมาณประมาณ พ.ศ. 2560 โดยมีโครงการก่อสร้างภาครัฐเข้าร่วมโครงการจำนวน 5 โครงการ ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบในเชิงกว้างทั้งในแง่ของการลงทุน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยและอื่นๆ

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ได้ขยายการดำเนินการไปสู่โครงการก่อสร้างในระดับกรม รัฐวิสาหกิจ และการปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการขยายโครงการ CoST ไปสู่ระดับท้องถิ่น และมีโครงการจำนวนรวม 141 โครงการ งบประมาณรวม 72,061,041,479.72 บาท



และได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 - 2562 มีโครงการก่อสร้างเข้าร่วมโครงการ CoST ทั้งหมดจำนวน 252 โครงการ งบประมาณรวม 97,892,816,139.72 บาท โดยกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเข้ามาเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ CoST ของกรมบัญชีกลาง

260 โครงการที่เข้าร่วม CoST ปีงบประมาณ 2558-2562

8
โครงการ

คือ โครงการยกเลิกการเข้าร่วมเนื่องจาก
ไม่ได้รับงบประมาณ

252
โครงการ

คือ โครงการที่ต้องเปิดเผยในระบบ CoST เว็บไซต์

14
โครงการ

คือ โครงการที่ยังไม่สามารถเปิดเผย
ในระบบ CoST เว็บไซต์

238
โครงการ

คือ โครงการที่เปิดเผยในระบบ CoST เว็บไซต์

12
โครงการ

คือ โครงการที่อยู่ระหว่างกระบวนการ
จัดซื้อจัดจ้าง

226
โครงการ

คือ โครงการที่อยู่ระหว่างบริหารสัญญา

จำนวนโครงการ CoST ที่ได้รับคัดเลือก ได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและเปิดเผยข้อมูลในระบบ CoST ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 - 2562 จำนวน 238 โครงการ และยังไม่ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอีก 14 โครงการ

2558

3

โครงการ

2

1

ราชการ รัฐวิสาหกิจ

วงเงินงบประมาณ 47,215,904,690.00 บาท

ราคากลาง 43,788,844,988.15 บาท

มูลค่าสัญญา 39,282,566,788.86 บาท

ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างวงเงินงบประมาณ
กับมูลค่าสัญญา
16.80ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างราคากลาง
กับมูลค่าสัญญา
10.29

2559

4

โครงการ

ราชการ

วงเงินงบประมาณ 4,830,523,500.00 บาท

ราคากลาง 4,531,971,856.51 บาท

มูลค่าสัญญา 3,313,194,699.55 บาท

ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างวงเงินงบประมาณ
กับมูลค่าสัญญา
31.41ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างราคากลาง
กับมูลค่าสัญญา
26.89

2560

4

โครงการ

1

1

2

ราชการ รัฐวิสาหกิจ ท้องถิ่น

วงเงินงบประมาณ 1,307,364,100.00 บาท

ราคากลาง 1,169,236,100.00 บาท

มูลค่าสัญญา 1,049,698,895.00 บาท

ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างวงเงินงบประมาณ
กับมูลค่าสัญญา
19.71ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างราคากลาง
กับมูลค่าสัญญา
10.22

2561

116

โครงการ

26

5

85

ราชการ รัฐวิสาหกิจ ท้องถิ่น

วงเงินงบประมาณ 9,652,332,151.72 บาท

ราคากลาง 9,541,694,333.14 บาท

มูลค่าสัญญา 8,383,858,795.60 บาท

ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างวงเงินงบประมาณ
กับมูลค่าสัญญา
13.14ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างราคากลาง
กับมูลค่าสัญญา
12.13

2562

99

โครงการ

20

0

79

ราชการ รัฐวิสาหกิจ ท้องถิ่น

วงเงินงบประมาณ 2,930,973,000.00 บาท

ราคากลาง 2,950,120,897.48 บาท

มูลค่าสัญญา 2,380,630,129.34 บาท

ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างวงเงินงบประมาณ
กับมูลค่าสัญญา
18.78ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างราคากลาง
กับมูลค่าสัญญา
19.30

รวม -

226

โครงการ

53

7

166

ราชการ รัฐวิสาหกิจ ท้องถิ่น

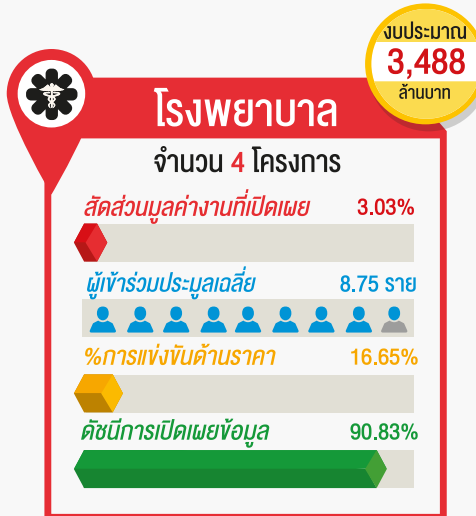
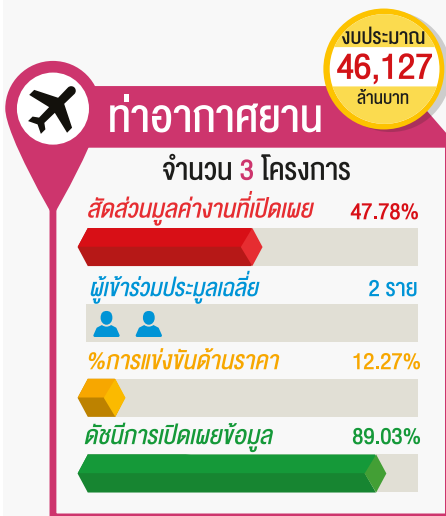
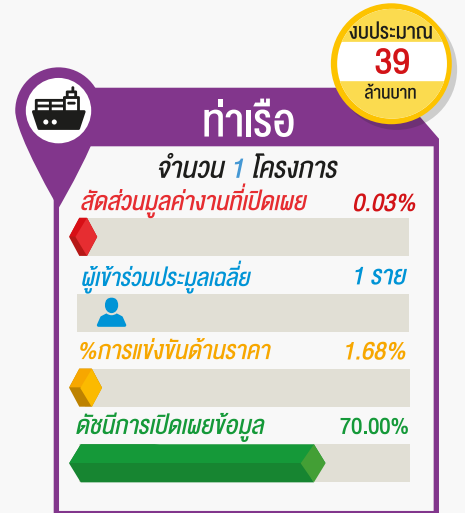
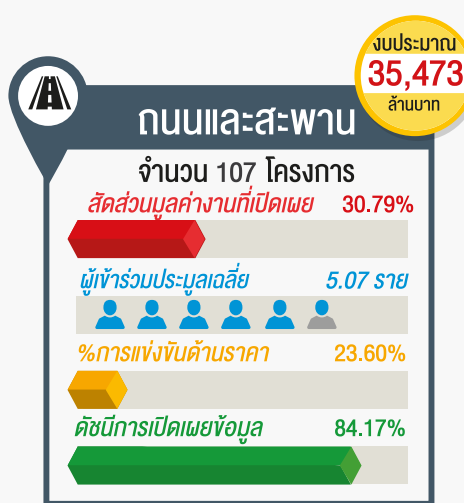
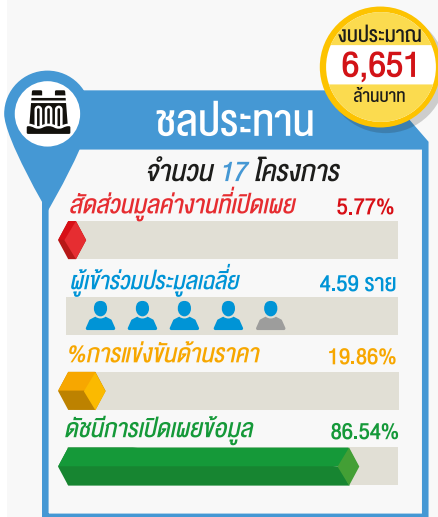
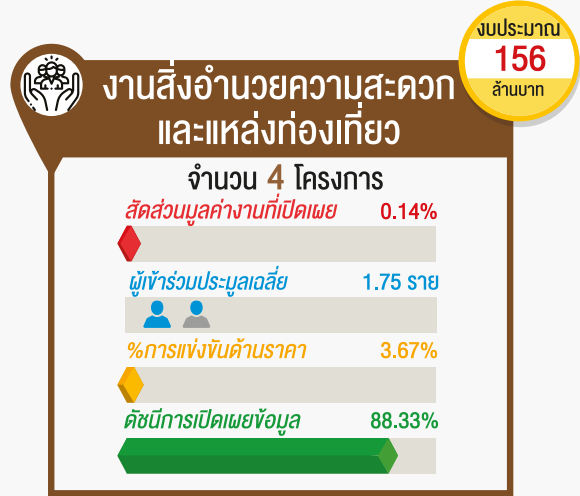
วงเงินงบประมาณ 65,937,097,441.72 บาท

ราคากลาง 61,981,868,175.28 บาท

มูลค่าสัญญา 54,409,949,308.35 บาท

ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างวงเงินงบประมาณ
กับมูลค่าสัญญา
17.48ร้อยละความแตกต่าง
ระหว่างราคากลาง
กับมูลค่าสัญญา
12.22

การเปิดเผยข้อมูลโครงการ CoST แยกตามประเภทโครงการ



การเปิดเผยข้อมูลโครงการ CoST แยกตามกระทรวง



การเปิดเผยข้อมูลโครงการ CoST แยกตามภาค

ส่วนท้องถิ่น

ภาคเหนือ

15

โครงการ

ส่วนท้องถิ่น

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

47

โครงการ

รัฐวิสาหกิจ



13

โครงการ

ราชการระดับกรม



55

โครงการ

ท้องถิ่น
รูปแบบพิเศษ



1

โครงการ



ส่วนท้องถิ่น

ภาคกลาง

59

โครงการ

ส่วนท้องถิ่น

ภาคตะวันออก

20

โครงการ

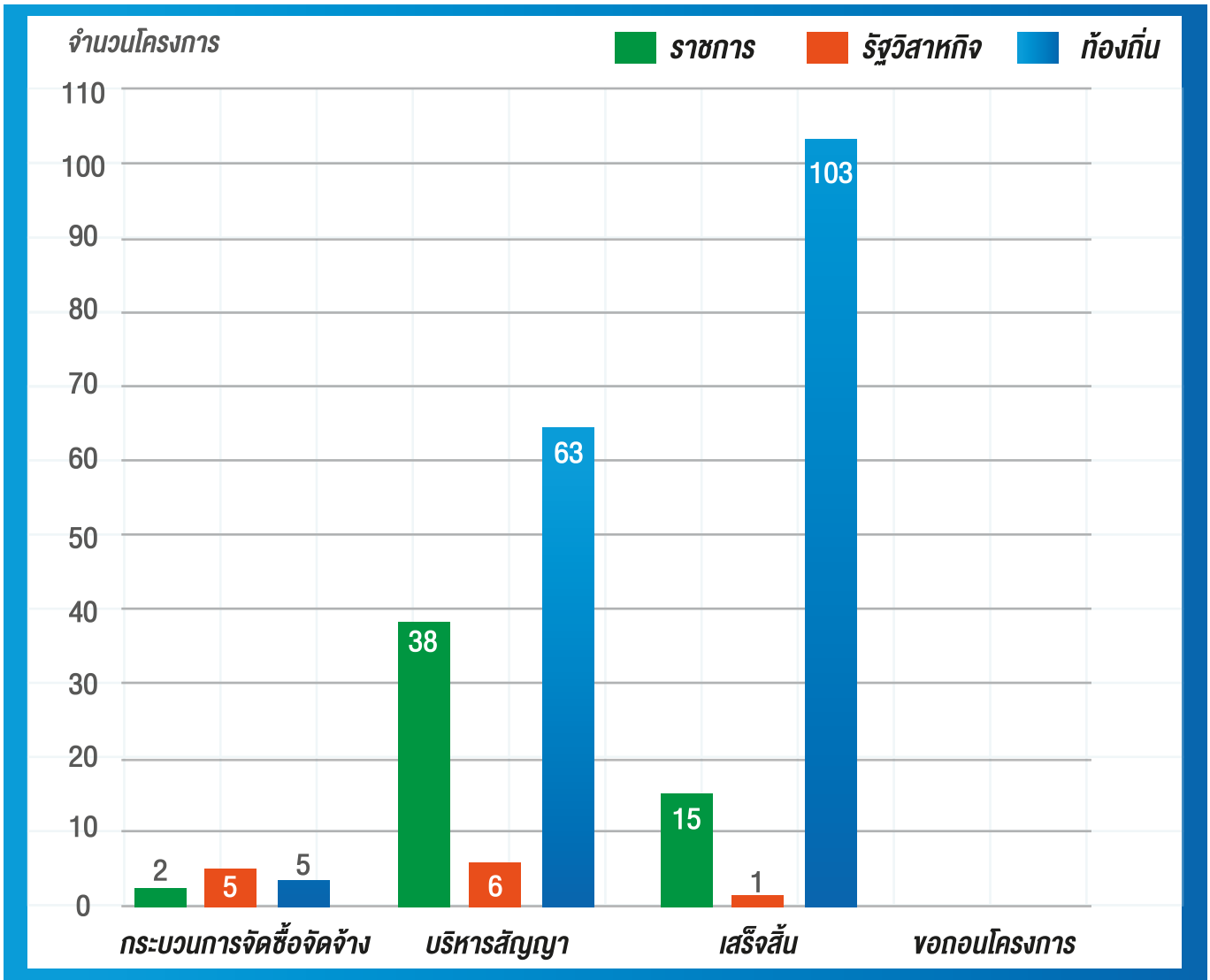
ส่วนท้องถิ่น

ภาคใต้

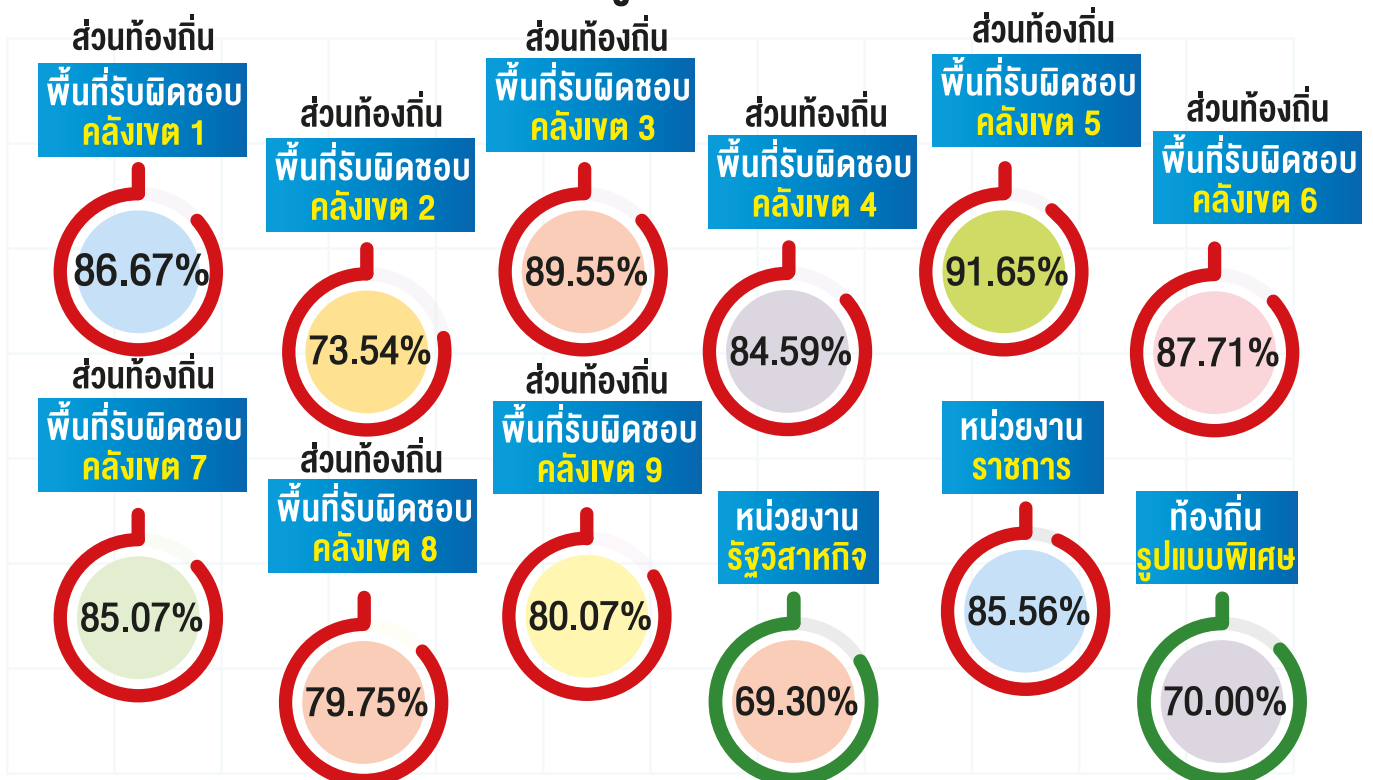
29

โครงการ

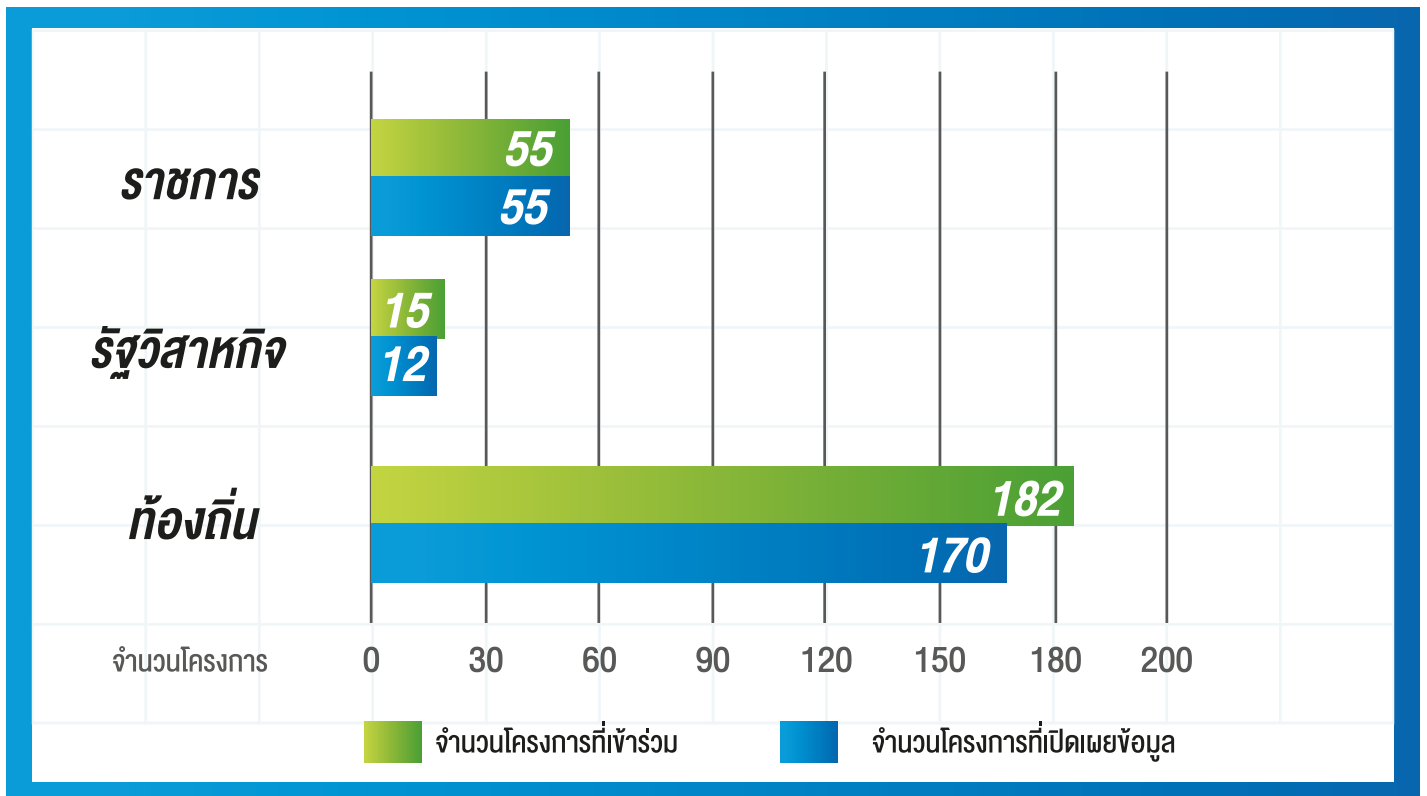
สถานะโครงการที่เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ CoST



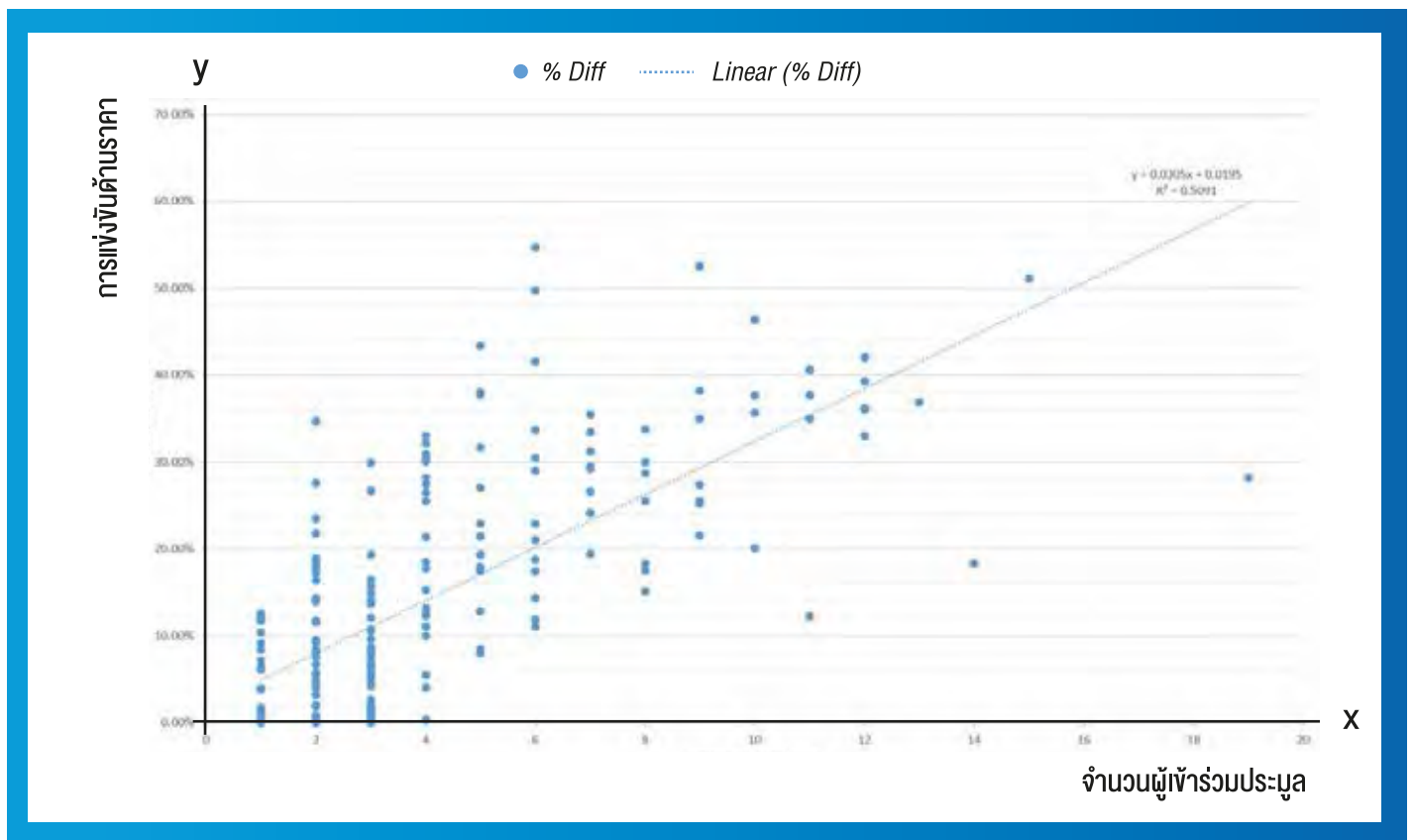
ผลการสอบทานข้อมูลโครงการแยกตามพื้นที่



จำนวนโครงการที่เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ CoST

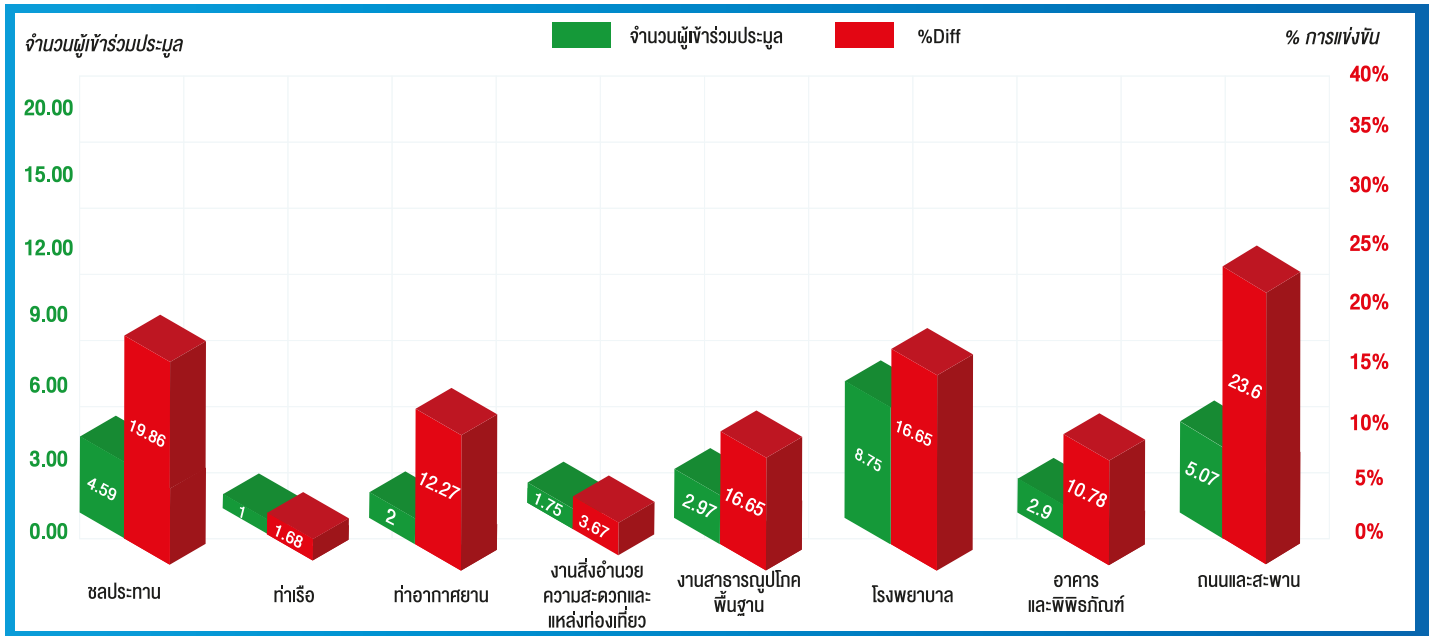


การวิเคราะห์ภาพรวมของโครงการ พิจารณาจากโครงการจำนวน 220 โครงการ



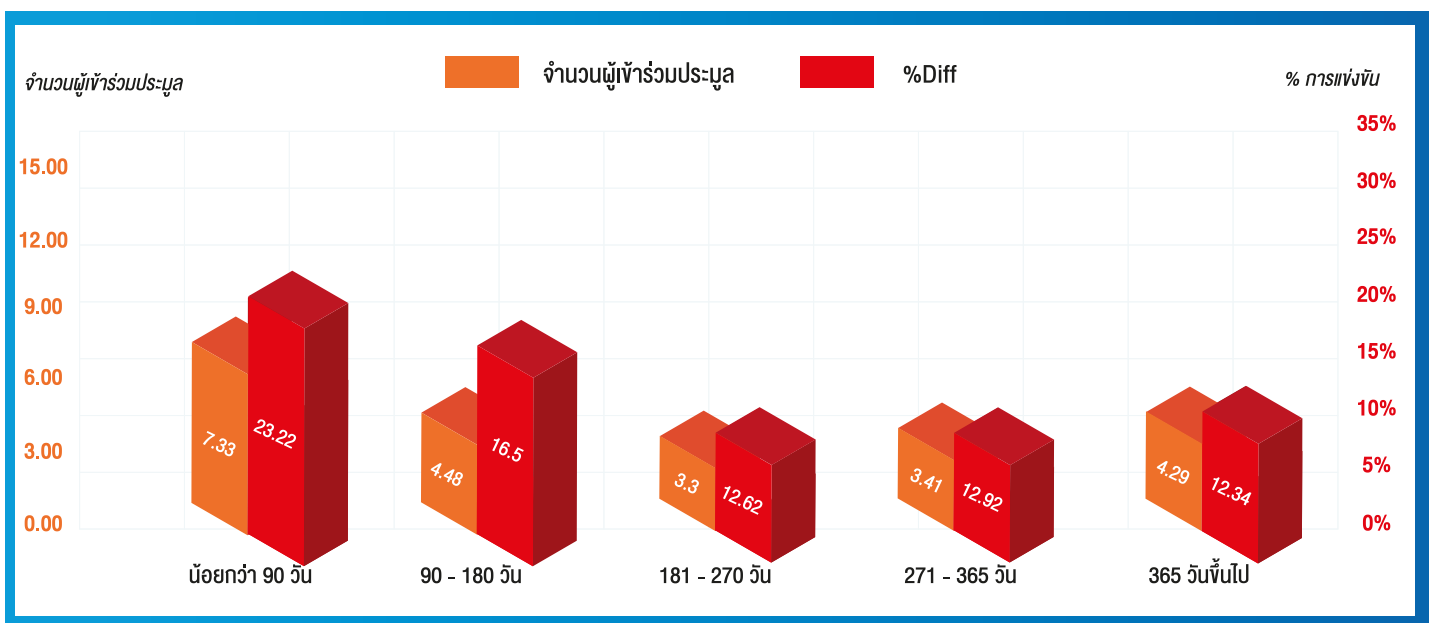
โดยจะพิจารณาถึงแนวโน้มของการเพิ่มขึ้นด้านราคากับจำนวนผู้เข้าร่วมประมูล ซึ่งจากสมมติฐานทั่วไป “ยังมีจำนวนผู้เข้าร่วมประมูลมาก การเพิ่มขึ้นด้านราคาก็ยิ่งสูง” ดังนั้นจากการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ พบว่า ข้อมูลมีความสัมพันธ์กันตามกราฟที่แสดงให้เห็น แต่มีข้อมูลบางส่วนที่อาจจะไม่สัมพันธ์กัน ดังนั้นจึงมีการพิจารณาเพิ่มเติมในมิติอื่นๆ ด้วย

ในมิติของประเภทโครงการ พบว่าประเภทโครงการที่มีผู้เข้าร่วมประมูล สูงที่สุดคือ โรงพยาบาล ขณะที่โครงการประเภทถนนและสะพาน มีการแข่งขันด้านราคาในระดับที่สูงที่สุด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ของบริษัทก่อสร้างของประเทศไทย ในขณะที่เดียวกับการแข่งขันด้านราคาได้สะท้อนภาพให้เห็นถึงศักยภาพของผู้เข้าร่วมแข่งขัน โดยเฉพาะงานชลประทาน งานถนนและสะพาน ที่สามารถลดราคาค่าใช้จ่ายได้

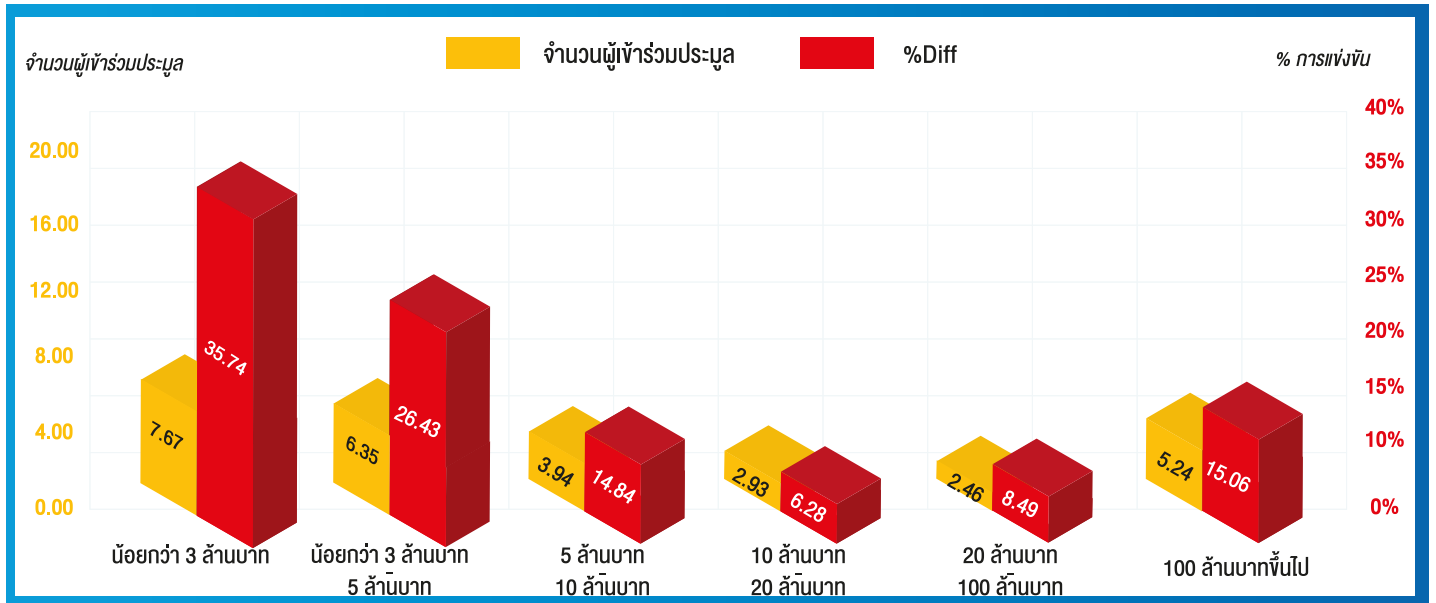


ดังนั้นในมิตินี้ จะชี้วัดให้เห็นว่างานแต่ละประเภท บริษัทก่อสร้างของประเทศไทยมีศักยภาพและความชำนาญในเรื่องใด และยังสามารถเห็นถึงแนวทางคำนวณราคากลางที่เหมาะสมของงานแต่ละประเภท โดยเฉพาะงานถนนและสะพาน หรืองานชลประทานที่สามารถจะปรับปรุงราคาให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นในอนาคต

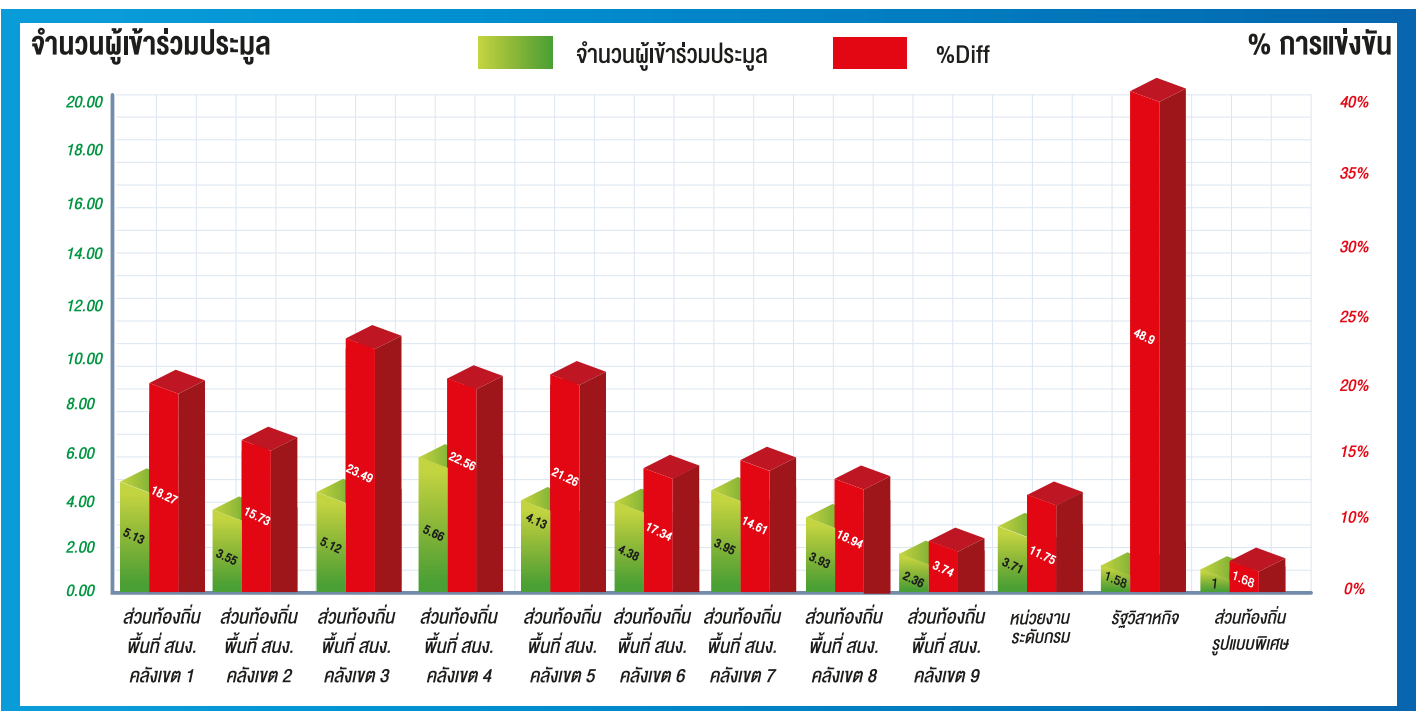
ในมิติของระยะเวลาโครงการ พบว่าระยะเวลาสัญญาที่มีจำนวนน้อย จำนวนผู้เข้าร่วมประมูลมาก ยังมีการแข่งขันสูง ซึ่งสัมพันธ์กับมิติของมูลค่าโครงการ โดยจะพบว่าช่วงระยะเวลาโครงการประมาณ 9 เดือน ถึง 1 ปีดำเนินการ จะมีจำนวนผู้เข้าร่วมประมูลน้อย และการแข่งขันอยู่ในระดับต่ำกว่าช่วงระยะเวลาอื่น



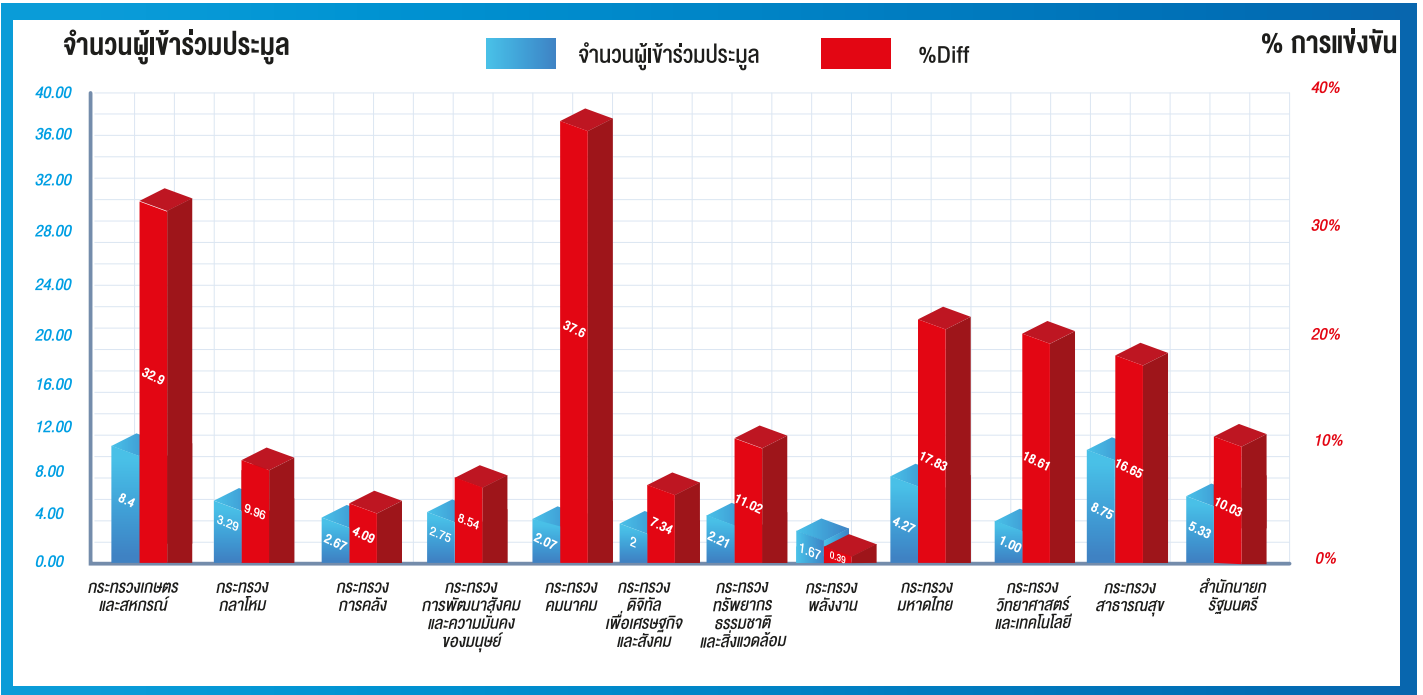
ในมิติของมูลค่าสัญญา พบว่าโครงการที่มีมูลค่างานต่ำจะมีจำนวนผู้เข้าแข่งขันมาก ส่งผลให้การแข่งขันด้านราคาสูงตามไปด้วย สะท้อนภาพให้เห็นปริมาณของธุรกิจก่อสร้างขนาดเล็กและกลางที่มีอยู่มาก และมีความต้องการได้รับงาน ทำให้เกิดการแข่งขันที่สูงกว่าร้อยละ 60 (ในการแข่งขันด้านราคาน้อยกว่า 3 ล้านบาท) ในขณะที่เมื่อราคาเพิ่มขึ้นมาในระดับ 10 - 100 ล้านบาท พบว่ามีบริษัทที่เข้าร่วมประมูลน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด และการแข่งขันด้านราคาก็ไม่สูงมาก จึงเป็นช่องว่างที่จะต้องพัฒนาศักยภาพของธุรกิจขนาดเล็กให้เติบโตทั้งในแง่ของความสามารถและศักยภาพด้านอื่นๆ เพื่อที่จะสามารถแข่งขันด้านราคาได้มากขึ้น และสุดท้ายเมื่อพิจารณามูลค่างานที่สูงเกิน 100 ล้านบาท จะเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่เข้าร่วมประมูล และมีการแข่งขันสูงพอสมควร



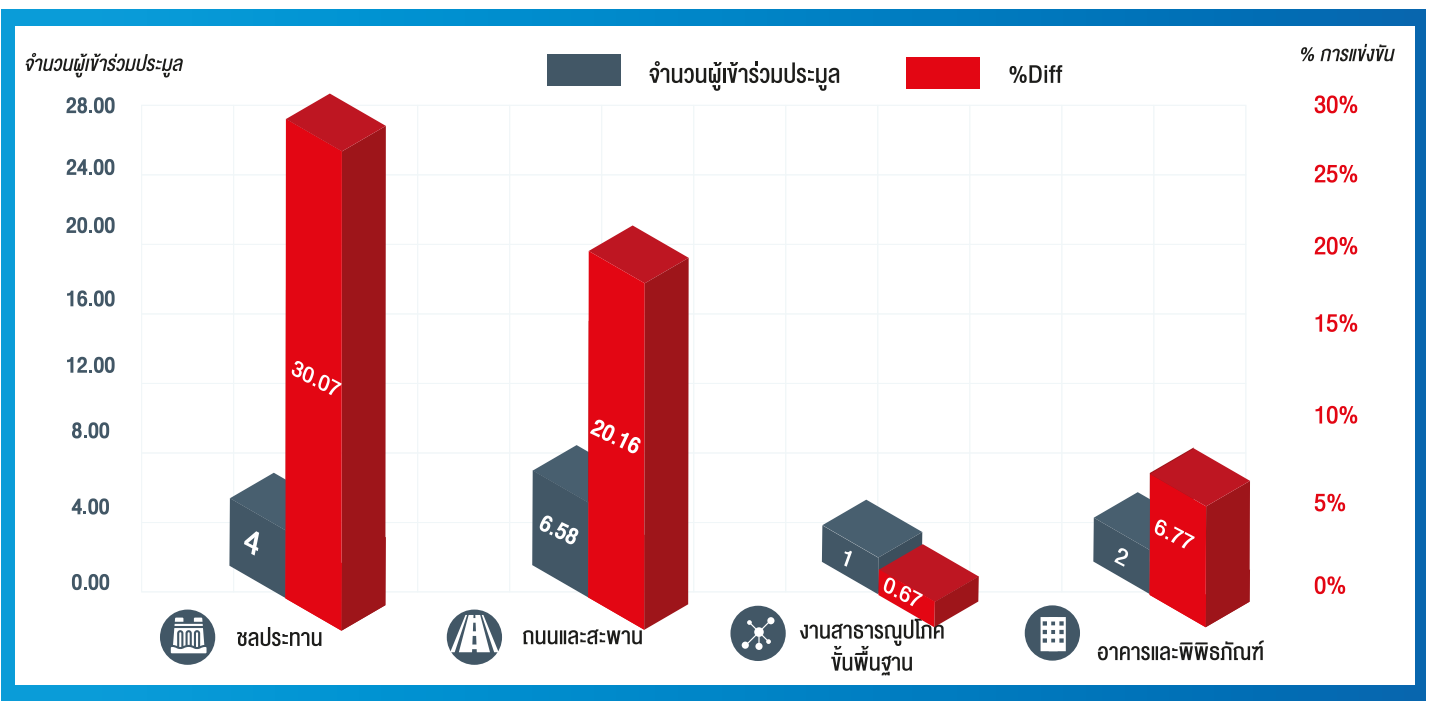
ในมิติของพื้นที่ เป็นการพิจารณาโครงการก่อสร้างของส่วนท้องถิ่นตามเขตพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานคลังเขตกรมบัญชีกลาง ซึ่งจะทำให้เห็นถึงศักยภาพของธุรกิจก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ ว่ามีศักยภาพในการแข่งขันอย่างไร ซึ่งพบว่าศักยภาพและการแข่งขันด้านราคาอยู่ในระดับค่อนข้างสูง โดยเฉพาะในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานคลังเขต 3 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง) แต่ในทางกลับกันพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานคลังเขต 9 (ภาคใต้ตอนล่าง) มีการแข่งขันในระดับต่ำ ซึ่งอาจจะเกิดจากปัญหาด้านความไม่สงบในพื้นที่



และเมื่อพิจารณาแยกเป็นกระทรวง สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของบริษัทก่อสร้างที่มีความเชี่ยวชาญในงานของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ก่อสร้างชลประทาน) งานของกระทรวงสาธารณสุข (ก่อสร้างโรงพยาบาล) และงานของท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย (ก่อสร้างถนนท้องถิ่นและสะพาน รวมถึงอาคาร) และมีการแข่งขันที่สูงมากเมื่อเทียบกับกระทรวงอื่นๆ ในขณะที่กระทรวงคมนาคม (ก่อสร้างถนนเส้นทางหลัก และท่าอากาศยาน) พบว่ามีผู้เข้าร่วมประมูลจำนวนน้อย แต่มีการแข่งขันสูงพอสมควร

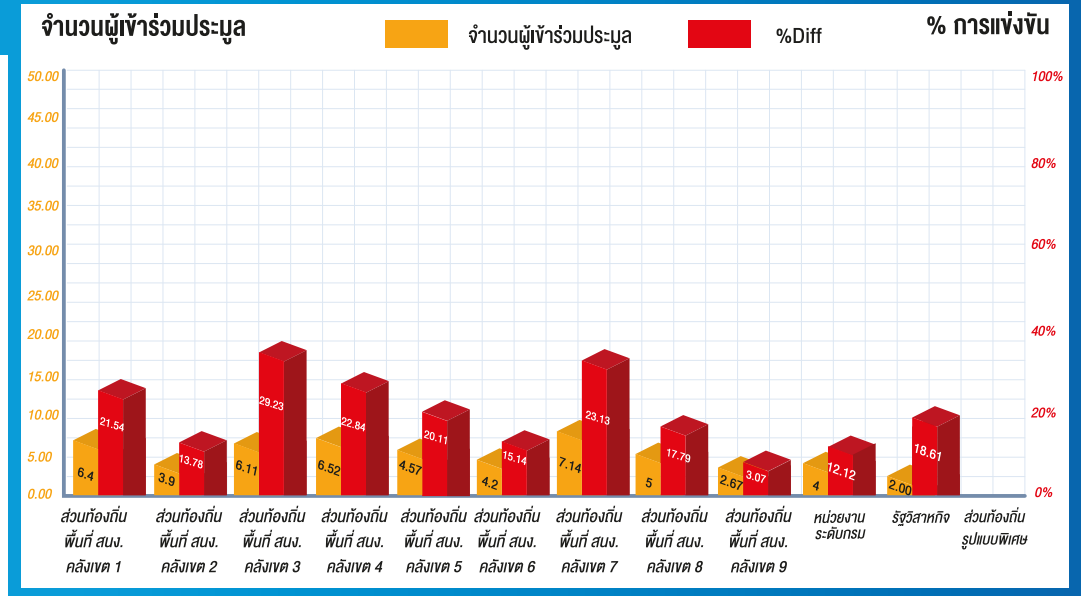


พิจารณาโครงการที่มีความล่าช้า จะพบว่าม้งานที่ดำเนินการเกินระยะเวลาโครงการ ทั้งสิ้น 17 โครงการ ประกอบด้วย งานถนนและสะพาน 12 โครงการ (ล่าช้าเฉลี่ย 16.08 วัน) งานชลประทาน 1 โครงการ (ล่าช้าเฉลี่ย 8 วัน) งานอาคาร 3 โครงการ (ล่าช้าเฉลี่ย 34 วัน) และงานสาธารณูปโภคพื้นฐาน 1 โครงการ (ล่าช้าเฉลี่ย 1 วัน) ซึ่งพบว่ามีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงในงานชลประทาน และงานถนนและสะพาน ทำให้อาจเกิดปัญหาการบริหารจัดการทรัพยากรทั้งในแง่บุคลากร และค่าใช้จ่ายของโครงการก่อสร้าง ในส่วนของงานอาคาร และสาธารณูปโภคพื้นฐานนั้น จำนวนผู้เข้าร่วมประมูลมีจำนวนน้อยกว่าค่าเฉลี่ย ทำให้การแข่งขันด้านราคาต่ำ และโครงการอาจจะเกิดปัญหาในเชิงเทคนิคการก่อสร้าง

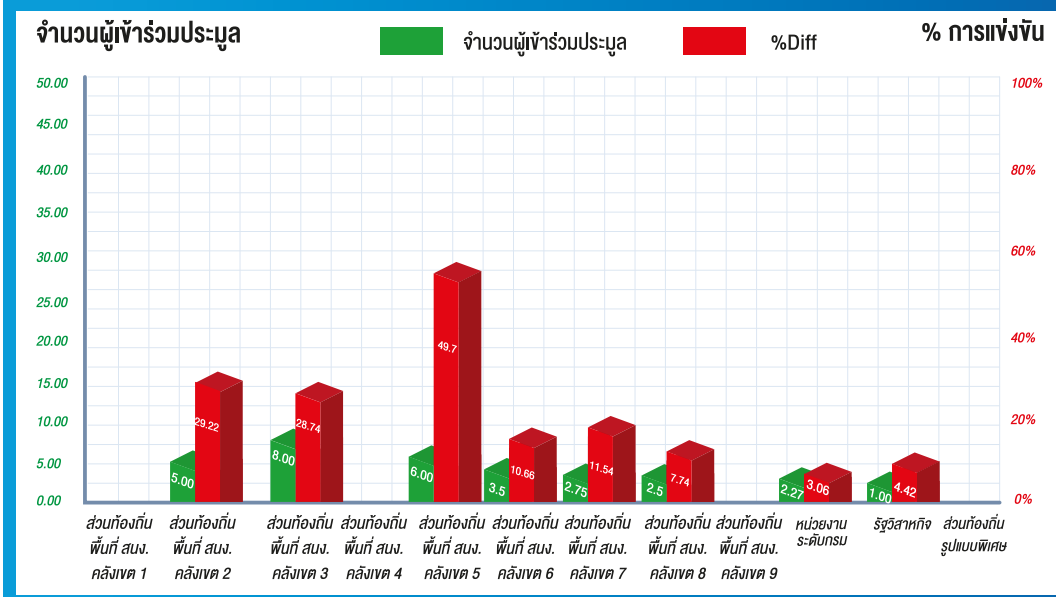


ถนนและสะพาน

เมื่อพิจารณาในประเภทโครงการกับพื้นที่ จะพบว่า ผู้เข้าร่วมประมูลในระดับท้องถิ่นมีการแข่งขันด้านราคาสูงมากในทุกภาคของประเทศไทย และมีผู้เข้าร่วมประมูลมาก โดยเฉพาะงานโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน สะพาน ระบบไฟฟ้า ระบบประปา เป็นต้น ยกเว้น จังหวัดชายแดนใต้ (ท้องถิ่นคลังเขต 9)

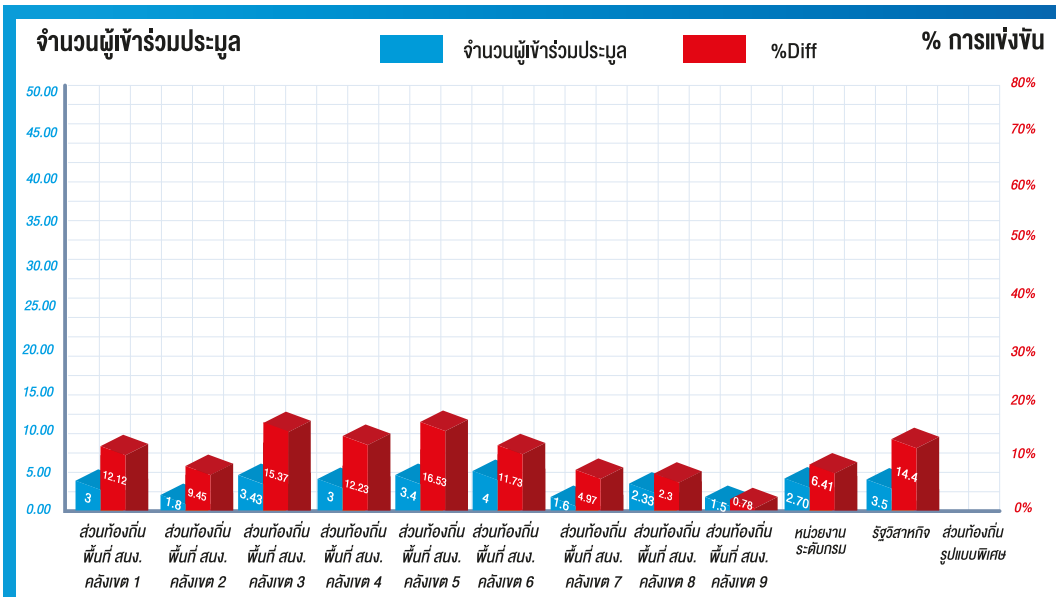


สาธารณูปโภค



ในขณะที่โครงการประเภทอาคาร มีผู้เข้าร่วมประมูลไม่มาก และแข่งขันไม่สูงมาก สะท้อนถึงความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการของประเทศไทย ในการดำเนินโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ในระดับท้องถิ่นที่มีจำนวนผู้เข้าร่วมประมูลมาก และแข่งขันสูง และยังสามารถนำไปสู่การปรับปรุงเกณฑ์ราคากลางในงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานได้ เนื่องจากมีช่องว่างของราคากลางกับมูลค่าของสัญญาที่ค่อนข้างสูง

อาคารและพิพิธภัณฑ์



บทที่ 4

ผลการติดตามประเมินผล 10 โครงการ

ผลการสอบทานโครงการก่อสร้างภาครัฐ ที่ถูกกำหนดให้มีการศึกษาเชิงลึกรวม 10 โครงการ มีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน ผลการสอบทานโครงการในภาพรวม ในส่วนของดัชนีการเปิดเผยข้อมูลถือว่าอยู่ในระดับที่ดี ขณะที่คุณภาพข้อมูลยังอยู่ในระดับที่ต้องปรับปรุง

อย่างไรก็ตามประเด็นที่น่าสนใจซึ่งได้รับจากการวิเคราะห์ข้อมูลของทั้ง 10 โครงการ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญจากปัจจัยรอบด้านที่มีความหลากหลาย โดยในการสอบทานข้อมูลเชิงลึกสรุปได้ดังต่อไปนี้

ภาพการลงพื้นที่ 10 โครงการ



ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ดัชนีการเปิดเผยข้อมูล (ร้อยละ)	คุณภาพข้อมูล
โครงการแก้ไขปัญหารางจรในปริมณฑลและภูมิภาคขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 3)	กรมทางหลวงชนบท	100.00	มีการเปิดเผยหลากหลายช่องทาง
โครงการงานก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม จังหวัดชลบุรี	กรมทางหลวง	100.00	ข้อมูลมีความกระชับและเข้าใจง่าย
โครงการก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำ ร.1 พร้อมอาคารประกอบ	กรมชลประทาน	94.29	ข้อมูลมีความกระชับและเข้าใจง่าย
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2	การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย	100.00	ควรเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของวัตถุประสงค์ให้มีความกระชับและชัดเจนมากขึ้น
โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล. พร้อมระบบระบายน้ำถนนประตูกลอง จังหวัดพะเยา	เทศบาลเมืองพะเยา	96.67	ควรปรับปรุงประเด็นวัตถุประสงค์ของโครงการกับผลที่คาดว่าจะได้รับให้มีความสอดคล้องกัน
โครงการก่อสร้างเชื่อมกันดินคอนกรีตเสริมเหล็กเสียบคลองสี่วาพาสวัสดิ์	อบจ.สมุทรสาคร	96.67	ควรมีการเพิ่มเติมข้อมูลในเชิงบรรยายเพิ่มขึ้น
โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตบ้านเสียม – บ้านวังอ้อ จังหวัดอุบลราชธานี	อบต.หัวดอน จ.อุบลราชธานี	93.94	ข้อมูลมีความกระชับและเข้าใจง่าย
โครงการซ่อมสร้างถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลท์คอนกรีตสายบ้านแก่งโดน – บ้านสงเปลือย จังหวัดเพชรบูรณ์	อบจ.เพชรบูรณ์	85.71	ควรเพิ่มเติมข้อมูลภายหลังเสร็จสิ้นงาน
โครงการก่อสร้างถนนพาราแอสฟัลท์คอนกรีตสายเขาอบ - สาย 44 จังหวัดกระบี่	อบต.คลองหิน จ.กระบี่	87.88	ควรมีการอธิบายข้อมูลในเชิงบรรยายเพิ่มขึ้น
โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก เชื่อมระหว่างตำบลจามเต่า- ตำบลคำเตย สายบ้านกล้วย - บ้านดอนแดง บ้านกล้วย หมู่ที่ 7 ตำบลจามเต่า	อบต.จามเต่า จ.นครพนม	84.85	ควรเพิ่มเติมข้อมูลภายหลังเสร็จสิ้นงาน

1 โครงการแก้ไขปัญหารถจรในปริมาณทลและภูมิภาคขยายถนนราชพฤกษ์ระยะที่ 2 (ตอนที่ 3)

ทางหลวงหมายเลข 345 ถนนรัตนาริษทร์ จังหวัดนนทบุรี

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวงชนบท

ถนนราชพฤกษ์เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรที่ก่อสร้างขึ้นในแนวเหนือ-ใต้ บนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เปิดให้ใช้งานมาตั้งแต่ปี 2546 แต่ในปัจจุบันการใช้พื้นที่ในบริเวณโดยรอบมีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการสร้างที่อยู่อาศัยและการทำการค้าขายเชิงพาณิชย์ ส่งผลให้ถนนราชพฤกษ์ไม่สามารถรองรับปริมาณยานพาหนะในระดับสูงถึงประมาณ 55,000 คันต่อวันได้ ผู้สัญจรต้องประสบภาวะการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ก่อให้เกิดความสูญเสียในหลายลักษณะทั้งการสูญเสียเชื้อเพลิง การสูญเสียเวลาทำงาน รวมถึงส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางอ้อมจากการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

ลักษณะงาน

เป็นการขยายถนนเพิ่มจาก 6 ช่องจราจร เป็น 10 ช่องจราจร โดยสร้างช่องทางจราจรเพิ่มฝั่งละ 2 ช่องพร้อมก่อสร้างสะพานข้ามคลองจำนวน 2 แห่ง

มูลค่าสัญญา

988,893,795.00 บาท

ราคากลาง

1,098,351,000.00 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เพิ่มช่องทางจราจรเป็น **12 เลน**

เพื่อแก้ไขปัญหารถจร โดยสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เป็น **55,000 คันต่อวัน**

ด้วย EIRR ร้อยละ: **21.5**

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคา **4 ราย**

แต่บริษัทขนาดใหญ่ที่เข้าร่วมขาดคุณสมบัติ

เชิงเทคนิค และมีการแข่งขันด้านราคา

อยู่ที่ร้อยละ **9.97**

การจัดการสัญญา

โครงการนี้ได้ประมูลงานก่อสร้างทาง ระบบไฟฟ้า และระบบประปา ร่วมกัน แต่แยกสัญญาในการบริหารงานคนละหน่วยงาน

คุณภาพ



คุณภาพได้ถูกควบคุมโดยบริษัทที่ปรึกษา และเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงชนบท โดยปัญหาหลัก คือ การเชื่อมต่อระบบระบายน้ำของประชาชนในพื้นที่ 2 ข้างฝั่งถนน ที่จะต้องมีระบบบำบัดน้ำก่อน ซึ่งถือว่าเป็นข้อกำหนดตามกฎหมาย

ความล่าช้า

ปัจจุบันมีความคืบหน้าร้อยละ **63.66** เร็วกว่าแผนงานร้อยละ **0.24**

ซึ่งได้มีการปรับแผนงานเพื่อให้มีความสอดคล้องกับความคืบหน้า เนื่องจากมีการเพิ่มเติมงานระบบระบายน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนของประชาชน



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

1. เขตพื้นที่ของประชาชนมีระดับต่ำกว่าพื้นที่โครงการ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขัง ?

หน่วยงานได้เข้าไปดำเนินการแก้ไขปรับทิศทางเพื่อให้มีการระบาย
ออกได้ตามที่ร้องขอเข้ามาแล้ว



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

2. เกิดฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่สัญจรและอาศัยบริเวณพื้นที่โครงการ ?

ได้เพิ่มการรดน้ำเพื่อลดฝุ่นละออง จาก 4 รอบ ต่อวัน เป็น 6 รอบต่อวัน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

3. อยากให้ผู้รับจ้างประสานงานกับประชาชนในพื้นที่มากยิ่งขึ้น ?

ที่ผ่านมาหน่วยงานมีการประสานงานกับตัวแทนประชาชนมาโดยตลอด แต่เนื่องจากโครงการฯ
มีขนาดใหญ่ การประสานงานอาจไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ซึ่งหน่วยงานจะปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

4. อยากให้เร่งการก่อสร้างสะพานข้ามคลองขุนมหาดไทยให้เร็วขึ้นกว่าเดิม เนื่องจาก
สภาพการจราจรปัจจุบันวิกฤตเป็นอย่างมาก ?

ทางกรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการเร่งรัดผู้ว่าจ้าง
ให้ดำเนินการก่อสร้างให้เร็วยิ่งขึ้น



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

5. ประชาชนสามารถเชื่อมต่อระบายน้ำได้เมื่อใด ด้วยวิธีการอย่างไร ?

กรมทางหลวงชนบทอนุญาตให้ชาวบ้านทำการเชื่อมต่อระบายน้ำได้แต่ต้องมี
ขนาดท่อไม่เกิน 40 เซนติเมตร และในหมู่บ้านนั้นต้องมีบ่อพักน้ำประจำหมู่บ้าน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

6. อยากให้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการให้ประชาชน
ที่ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่รับทราบ ?

หน่วยงานมีการประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการแก้ไขปัญหารางจรในปริมณฑลและภูมิภาค
ขยายถนนราชพฤกษ์ระยะที่ 2 (ตอนที่ 3)



การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)

100

คุณภาพข้อมูล

มีการเปิดเผย
หลากหลาย
ช่องทาง

ความคืบหน้า
(ร้อยละ)

แผนงานสะสม
63.42

ผลงานสะสม
63.66

ประชาชนมีความต้องการ

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

“
อยากให้หน่วยงาน
ลดน้ำเพื่อลดฝุ่นละออง
”

“
ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์
บอกเส้นทาง
”

“
แก้ไขปัญหารถติด
ในชั่วโมงเร่งด่วน
”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

71.2*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการแก้ไขปัญหารางจร
#ขยายถนนราชพฤกษ์ระยะที่ 2 (ตอนที่ 3)



2 โครงการงานก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/อีสเทิร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม จังหวัดชลบุรี

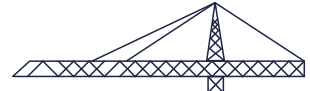
หน่วยงานเจ้าของโครงการ : กรมทางหลวง

เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 331 ช่วงแยกต่างระดับมาบเอียง - จุดตัดทางหลวงชนบท ชบ.3009 ซึ่งจะมีผลทางอ้อมในการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง และกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดชลบุรี

ลักษณะงาน

เป็นการขยายเส้นทางจากเดิม 6 ช่องจราจรเป็น 8 - 12 ช่องจราจร และเพิ่มเติมทำสะพานข้ามแยก เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ถนนและรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม

มูลค่าสัญญา



3,465,645,159.00 บาท

ราคากลาง 3,896,288,547.96 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เป็นการเพิ่มช่องทางการจราจร เพื่อรองรับปริมาณรถที่มากขึ้น และลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนจากรถบรรทุก ซึ่งจะรองรับอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ในอนาคต



กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคา

4 ราย และมีการแข่งขัน

ด้านราคาที่ร้อยละ 11.05

โดยผู้ชนะการแข่งขันสร้างโรงงานผลิตชิ้นส่วนสะพาน เพื่อรองรับการแข่งขันด้านราคา

การจัดการสัญญา

ไม่พบประเด็น



คุณภาพ



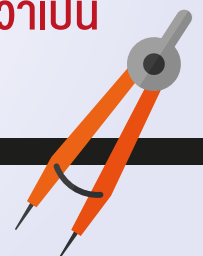
คุณภาพได้ถูกควบคุมโดยกรมทางหลวง โดยปัญหาหลักคือ การเชื่อมต่อระบบระบายน้ำของประชาชนในพื้นที่ 2 ข้างฝั่งถนน ที่จะต้องมีระบบบำบัดน้ำก่อนซึ่งถือว่าเป็นข้อกำหนดตามกฎหมาย



ความล่าช้า

ปัจจุบันมีความคืบหน้าร้อยละ 38.71 เร็วกว่าแผนงานร้อยละ 11.05

โดยปัจจุบันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น ได้แก่ การรื้อย้ายท่อก๊าซ และระบบสาธารณูปโภค



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

ประชาชนบริเวณแยกปากร่วมได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองเป็นอย่างมาก ?

หน่วยงานยินดีที่จะรับผิดชอบและได้กำชับผู้รับจ้างรดน้ำ เพื่อลดฝุ่นละอองทั้งในช่วงเช้า กลางวัน และเย็น



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

หน่วยงานควรเพิ่มป้ายแนะนำเส้นทางบริเวณแยกอัสสัมชัญซิปบอร์ด ติดตั้งป้ายบอกการจราจรให้ตรงจุด ?

หน่วยงานยินดีที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำ



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ต้องการให้มีการเปิดจุดกลับรถเพิ่มขึ้น ในบริเวณหน้าปั้มน้ำมัน ปตท. ?

ทางบริษัทและหน่วยงานเจ้าของโครงการยินดีที่จะปรับเปลี่ยนจุดกลับรถ ให้ใกล้เคียงกับปั้มน้ำมัน ปตท. มากที่สุด



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ต้องการให้หน่วยงานเตรียมแผนการในการดำเนินงาน เพื่อรับมือกับฤดูฝนที่อาจส่งผลกระทบ ?

หน่วยงานยินดีที่จะรับข้อเสนอแนะทั้งหมดในประเด็นข้างต้นไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ต้องการให้มีการติดตั้งเสาไฟ High Mast ?

หน่วยงานยินดีที่จะรับไว้พิจารณา ทั้งนี้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องพิจารณางบประมาณตามสัญญาจ้าง



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการงานก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน/
อีสทีร์นซีบอร์ด/อมตะซิตี้ และแยกปากร่วม จังหวัดชลบุรี

การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)

100

คุณภาพข้อมูล

ข้อมูล
มีความกระชับ
และเข้าใจง่าย

ความคืบหน้า
(ร้อยละ)

แผนงานสะสม

27.66

ผลงานสะสม

38.71

ประชาชนมีความต้องการ

“ แก้ไขปัญหาเรื่อง
ฝุ่นละอองจากการ
ก่อสร้างโดยเฉพาะ
บริเวณแยกปากร่วม ”

“ เพิ่มจุดกลับบริเวณ
หน้าปั้มน้ำมัน ปตท.
เพื่อแก้ปัญหาการติด ”

“ อยากให้มีการ
ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร
โครงการให้ครอบคลุม
มากยิ่งขึ้น ”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

67.6*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน
#จังหวัดชลบุรี



3 โครงการก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำ ร.1 พร้อมอาคารประกอบโครงการบรรเทาอุทกภัย อำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา **หน่วยงานเจ้าของโครงการ : กรมชลประทาน**

โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา **จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขและบรรเทาปัญหาอุทกภัยซ้ำซากในอำเภอหาดใหญ่ และจังหวัดใกล้เคียง** โดยลำดับเหตุการณ์ได้ว่าในช่วงปี 2553 เกิดฝนตกติดต่อกันหลายวัน ทำให้เกิดน้ำท่วมตัวเมืองหาดใหญ่ มีปริมาณน้ำไหลผ่าน 1,623.50 ลูกบาศก์เมตร/วินาที เกิดศักยภาพของคลองระบายน้ำที่มีอยู่ทำให้ปริมาณน้ำไหลล้นจากคลองอุตะเทาะ และคลองระบายน้ำ ร.1 เข้าท่วมพื้นที่ของเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และบริเวณใกล้เคียง ต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 2 วัน จึงสามารถระบายน้ำเข้าสู่ภาวะปกติ สร้างความเสียหายประมาณ 10,490 ล้านบาท

ลักษณะงาน เป็นการปรับปรุงคลอง ร.1 ให้มีความจุที่มากขึ้นเป็น 3 เท่าจากปริมาณเดิม

มูลค่าสัญญา

3,712,194,699.55 บาท

ราคากลาง

5,346,654,588.02 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เป็นการขยายคลองระบายน้ำให้มีความจุเพิ่มขึ้น 3 เท่า เพื่อรองรับปริมาณน้ำ ที่เกิดจากสภาพอากาศ สำหรับบรรเทาปัญหาอุทกภัย ซึ่งการขยายดังกล่าวเทียบเคียงตามหลักสถิติปริมาณน้ำ 10 ปีย้อนหลัง และเพียงพอต่อการบรรเทาปัญหาได้

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคาเฉลี่ยสัญญาละ

4 ราย และมีการแข่งขันด้านราคา

ที่ร้อยละ **30.57** ซึ่งจะเกิดปัญหาในด้านของคุณภาพและแรงงานที่จะเข้ามาดำเนินการโครงการ

คุณภาพ

คุณภาพได้ถูกควบคุมโดยกรมชลประทาน

การจัดการสัญญา

ได้แยกการดำเนินงานเป็น **4 สัญญา**

ความล่าช้า

มีความคืบหน้าร้อยละ **60** และมี 1 สัญญาที่หมดระยะเวลาดำเนินงาน แต่ยังไม่ทำงานไม่เสร็จสิ้น โดยปัจจุบันคืบหน้าร้อยละ **57** และอยู่ระหว่างการยกเลิกสัญญาเพื่อหาผู้รับจ้างรายใหม่ ส่วนอีก 3 สัญญาจะหมดระยะเวลาดำเนินโครงการในเดือนสิงหาคม 2562



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

คอสะพานที่ทำการรื้อถอนเมื่อเดือน สิงหาคม ปี 2561
ซึ่งปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินการต่อให้เรียบร้อย ?

หน่วยงานได้รับหนังสือตอบกลับจากผู้รับจ้างโดยจะเข้าเร่งแก้ไข
ภายในวันที่ 10 มีนาคม 2562 แต่ ณ ปัจจุบันยังไม่ได้มีการดำเนินการ



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ฝุ่นละอองจำนวนมากส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ?

หน่วยงานได้ติดต่อไปยังผู้รับจ้างให้เข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหา
แต่ ณ ปัจจุบันยังไม่ได้มีการเข้าไปดำเนินการใดๆ



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

มีรถบรรทุกขนาดสิบล้อได้บรรทุกน้ำหนักเกินส่งผลให้ถนนเกิดการชำรุดเสียหาย ?

หน่วยงานได้ดำเนินการออกหนังสือแจ้งเตือนไปยังผู้รับจ้าง
เพื่อให้เข้ามาดำเนินการแล้ว



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

การดำเนินการก่อสร้างคอสะพานจะแล้วเสร็จเมื่อไหร่ ?

หาก ณ ปัจจุบันผู้รับจ้างเข้าดำเนินการก่อสร้างในส่วนของคอสะพานทันที
จะใช้ระยะเวลาประมาณ 4 เดือน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

กรมชลประทานสามารถทำอะไรได้บ้างเพื่อให้ประชาชนที่อยู่บริเวณปลายน้ำ
ได้ประกอบอาชีพเพื่อเลี้ยงชีพได้ ?

ในช่วงฤดูแล้ง น้ำจะถูกปล่อยออกมาให้ประชาชนใช้สำหรับทำการเกษตร
และหน่วยงานได้ดำเนินการตั้งแผนสำหรับปีงบประมาณในปี 2563
เพื่อนำมาก่อสร้างท่าเรือประมง



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำ ร.1 พร้อมอาคารประกอบ
โครงการบรรเทาอุทกภัยอำเภอหาดใหญ่ (ระยะที่ 2) จังหวัดสงขลา

การเปิดเผยข้อมูล (ร้อยละ)

94.29

ประชาชนมีความต้องการ

“ เร่งดำเนินการก่อสร้างคอสะพาน ช่วงสัญญาที่ 1
เพื่อสัญจรข้ามระหว่างหมู่บ้าน ”

“ รดน้ำเพื่อ
ลดปัญหา
ฝุ่นละออง ”

“ แก้ไขปัญหา
น้ำท่วมขัง
ช่วงสัญญาที่ 2 ”

“ เร่งดำเนินการ
ให้แล้วเสร็จ ”



(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ส.ค. 2562)

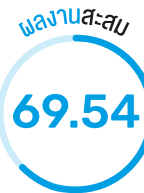
คุณภาพข้อมูล

ข้อมูล
มีความกระชับ
และเข้าใจง่าย



ความคืบหน้า (ร้อยละ)

สัญญา
ที่ 1



สัญญา
ที่ 2



สัญญา
ที่ 3



สัญญา
ที่ 4



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

65.4*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างปรับปรุงคลองระบายน้ำ ร.1
#จังหวัดสงขลา



4 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จากการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยในวันที่ 24 สิงหาคม 2553 ทางคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จากเดิม 45 ล้านคน ต่อปี เป็น 60 ล้านคน ต่อปี และบรรเทาความแออัดของผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วยงาน 4 กลุ่มงาน ได้แก่ 1) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 2) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร 3) กลุ่มงานสาธารณูปโภค 4) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ

ลักษณะงาน

งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน, ลานจอดอากาศยาน และงานติดตั้งระบบไฟฟ้า

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

มูลค่าสัญญา

51,862.00 ล้านบาท

ราคากลาง

62,503.21 ล้านบาท

ความสำคัญของโครงการ

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินในปี 2561 อยู่ที่ประมาณ 62 ล้านคน สูงกว่าความสามารถในการรองรับผู้โดยสารถึง 38% มีการศึกษาผลตอบแทนทางการเงิน โดยระบุอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) ที่ 9.02 % สูงกว่าต้นทุนเฉลี่ยทางการเงินของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ที่อัตราร้อยละ 8.88 เล็กน้อย มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 645.484 ล้านบาท และมีระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) 10 ปี 1 เดือน โดยไม่มีการศึกษาผลตอบแทนเชิงเศรษฐศาสตร์

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

โดยภาพรวมการจัดซื้อจัดจ้างในแต่ละสัญญา มีผู้เข้าร่วมประมูลเฉลี่ย 3 - 4 ราย ถือว่ามีการแข่งขันที่ไม่สูงมาก เนื่องจากเป็นโครงการที่ต้องการความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีมูลค่าสูง และถือว่าไม่มีความผิดปกติ กลุ่มผู้ชนะการประมูลในทุกสัญญามีพันธมิตรหลักที่มีความเชี่ยวชาญ ประสบการณ์ และศักยภาพทางการเงินในระดับที่ยอมรับได้

การจัดการสัญญา

ได้แยกการดำเนินงานสัญญา

ก่อสร้าง 6 สัญญา

และ

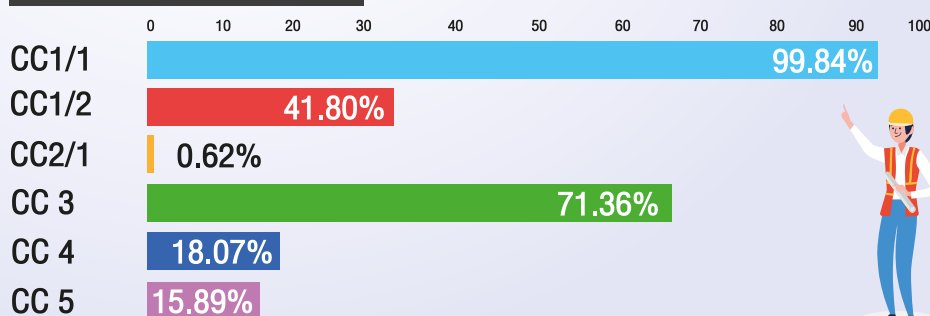
สัญญาที่ปรึกษา 3 สัญญา

คุณภาพ

คุณภาพได้ถูกควบคุมโดยบริษัทที่ปรึกษา และข้อกำหนดในสัญญาของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ความล่าช้า

มีความคืบหน้ามากกว่าแผนงานในภาพรวมดังนี้



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



คณะทำงาน
ตรวจสอบข้อมูล

1. สาเหตุใดจึงนำสัญญา (CC2/1), (CC2/2) ซึ่งทั้ง 2 สัญญา ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ มารวมกับปีงบประมาณของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ?

ทั้ง 2 สัญญาเป็นแผนงานที่อยู่ภายใต้การดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ปีงบประมาณ 2554-2560



เจ้าของโครงการ
(PE)



คณะทำงาน
ตรวจสอบข้อมูล

2. เนื่องจากดำเนินการจ้างที่ปรึกษากลุ่มบริษัท EPM Consortium เข้ามาบริหารจัดการ เหตุใดจึงไม่มีการเริ่มดำเนินงานใน 2 สัญญา ข้างต้น ?

เนื่องจากทั้ง 2 สัญญาอยู่ระหว่างการดำเนินงาน ดังนี้ 1) สัญญา (CC2/1) ณ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนระหว่างการดำเนินการจัดหาผู้รับจ้าง และ 2) สัญญา (CC2/2) อยู่ระหว่างการอนุมัติเปลี่ยนแปลงเพิ่มงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตก



เจ้าของโครงการ
(PE)



คณะทำงาน
ตรวจสอบข้อมูล

3. เหตุใดภาครัฐจึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับทางสายการบินด้วยการเพิ่มพื้นที่อาคารสำนักงานให้กับสายการบิน ซึ่งทั้งนี้สอดคล้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพการรองรับผู้โดยสารอย่างไร ?

ทางสายการบินจำเป็นต้องใช้พื้นที่ของทางท่าอากาศยาน เพื่อทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมในการรองรับให้มีพื้นที่พร้อมต่อการใช้งาน



เจ้าของโครงการ
(PE)



คณะทำงาน
ตรวจสอบข้อมูล

4. เพราะสาเหตุใดงานของสัญญา CC4 และ สัญญา CC5 จึงมีความก้าวหน้าเกิดขึ้นเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น ?

เกิดความผิดพลาดในการวางแผนระหว่างที่ปรึกษาผู้ควบคุมงานกับผู้ประกอบการ จึงทำให้การจัดส่งอุปกรณ์เกิดความล่าช้า



เจ้าของโครงการ
(PE)



คณะทำงาน
ตรวจสอบข้อมูล

5. เนื่องจากงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมสัญญาก่อสร้าง CSC ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญา ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2562 หน่วยงานมีแผนที่จะดำเนินการอย่างไรต่อไป ?

มีความเป็นไปได้ที่จะพิจารณาว่าจ้างที่ปรึกษารายเดิมให้ดำเนินการต่อ



เจ้าของโครงการ
(PE)



คณะทำงาน
ตรวจสอบข้อมูล

6. ดำเนินงานที่ผ่านมามีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับงานก่อสร้าง ผ่านมาทางหน่วยงานบ้างหรือไม่ ?

1. ไม่มีข้อร้องเรียนจากภาคประชาชน 2. ข้อร้องเรียนโดยส่วนใหญ่ที่พบ เป็นการร้องเรียนจากผู้รับจ้างในเรื่องของสิทธิที่ผู้รับจ้างในแต่ละสัญญาควรได้รับเพียงเท่านั้น



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2

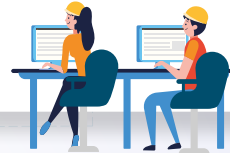
การเปิดเผยข้อมูล (ร้อยละ)

100

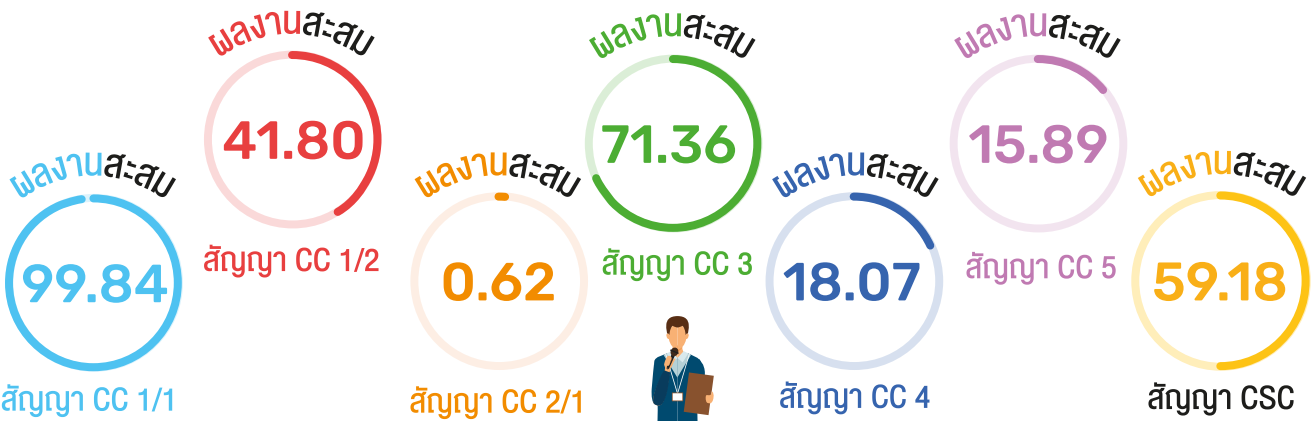


คุณภาพข้อมูล

ควรเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของ
วัตถุประสงค์ให้มีความกระชับ
และชัดเจนมากขึ้น



ความคืบหน้า (ร้อยละ)



(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ส.ค. 2562)



CoST Thailand



#โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2



5 โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล. พร้อมระบบระบายน้ำถนนประตูลองรหีสทางหลวงท้องถิ่น

พย.ถ. 3-0003 เทศบาลเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : เทศบาลเมืองพะเยา

เดิมถนนสายดังกล่าวของโครงการมักเกิดน้ำท่วมขังอยู่บ่อยครั้ง เนื่องจากท่อระบายน้ำที่มีอยู่มีขนาดเล็กเกินขีดความสามารถ ซึ่งในบริเวณนี้ประกอบด้วยสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร ตลาดสด โรงเรียน และโรงแรม เป็นต้น และเป็นเส้นทางที่มีการจราจรอยู่สม่ำเสมอ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวขึ้นเพื่อแก้ปัญหาที่น้ำท่วมขังที่สำคัญเพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชน เดิมทีถนนสายดังกล่าวเป็นการรับผิดชอบร่วมกันระหว่าง เทศบาลเมืองพะเยา และองค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา ทั้งนี้งบประมาณในส่วนของ อบจ. พะเยา ได้ถูกยกเลิก ปัจจุบันจึงมีเพียง เทศบาลเมืองพะเยา เป็นผู้รับผิดชอบโครงการเท่านั้น



มูลค่าสัญญา

6,265,000.00 บาท

ราคากลาง

8,584,552.07 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ลักษณะงาน

ก่อสร้างถนนประตูลอง เป็นถนนที่มีความยาวประมาณ 382 เมตร เชื่อมระหว่างถนนรอบเวียงจนสุดเขตเทศบาล

ความสำคัญของโครงการ

เป็นการก่อสร้างถนนคอนกรีตพร้อมปรับปรุงระบบระบายน้ำ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองพบว่าถนนเส้นนี้เป็นถนนเส้นหลักของเมืองพะเยา แต่เมื่อพิจารณาถึงการปรับปรุงระบบระบายน้ำ พบว่าเป็นการแก้ไขปัญหาระเบือน้ำท่วมขังผิวจราจรอันเกิดจากสภาพอากาศในทุกๆ ปี ซึ่งควรจะมีการเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ในเรื่องของการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขัง

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีผู้ให้ความสนใจและซื้อเอกสารจำนวน **19 ราย** และมีผู้ยื่นเอกสารเข้าร่วมประมูลด้านราคาจำนวน **5 ราย** มีการแข่งขันสูงถึงร้อยละ **27.02** ซึ่งเมื่อพิจารณาผู้ชนะการประมูลพบว่าเป็นบริษัทใหญ่ในเมืองพะเยา และสามารถประมูลงานก่อสร้างภาครัฐในพื้นที่ภาคเหนือได้หลายโครงการ เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในงานก่อสร้าง

การจัดการสัญญา

จากการตรวจสอบการแบ่งงวดงานและการจ่ายค่าจ้างออกเป็น 5 งวด พบว่าในแต่ละงวดงานที่จ่ายเงินนั้นมีมูลค่างานสะสมสูงกว่าเงินค่าจ้างสะสมที่จ่ายให้ผู้รับจ้าง ซึ่งถือว่าเทศบาลเมืองพะเยา ไม่เสียเปรียบผู้รับจ้างแต่อย่างใด

คุณภาพ

มีปัญหาที่ตามมาคือ **ความไม่สะดวก** ในการเข้าออกบ้านพักอาศัยและร้านค้า และนำมาซึ่งการร้องเรียนได้ในภายหน้า รวมถึงขาดการประชาสัมพันธ์โครงการ และการวางแผนด้านการจราจรระหว่างช่วงเวลาก่อสร้าง

ความล่าช้า

มีความคืบหน้าร้อยละ

36.59

ถือว่าล่าช้ากว่าแผนร้อยละ

42.31

โดยเหลือระยะเวลางานเพียง 60 วัน



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

หน่วยงานจะเริ่มดำเนินการขุดถนนเพื่อวางท่อระบายน้ำเมื่อไหร่ ?

จะดำเนินการขุดเปิดถนนเพื่อวางท่อระบายน้ำในช่วงหลังสงกรานต์



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

หน่วยงานมีแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเปิดภาคเรียนอย่างไร ?

ใช้วิธีการแบ่งช่องจราจรเพื่อให้รถยังสัญจรบนถนนสายดังกล่าวได้ตามเดิม



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

หน่วยงานจะดำเนินการเสร็จตามสัญญาหรือไม่ ?

เสร็จทันตามสัญญาแน่นอน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ลักษณะทางเดินเท้าเป็นรูปแบบมุมฉาก หรือรูปแบบทางเดินลาดชัน ?

ให้ประชาชนตกลงร่วมกันว่าต้องการรูปแบบใดแล้วแจ้งมายังหน่วยงาน เพื่อดำเนินการให้ตามที่ร้องขอ



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

อยากให้ออกถนนเส้นดังกล่าว ในช่วงที่ถูกยกเลิกนั้นนำมาดำเนินการให้แล้วเสร็จทั้งเส้น ?

ผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา มีความเห็นให้นำถนนช่วงที่ถูกยกเลิก เข้าสู่งบประมาณจังหวัดเพื่อดำเนินการต่อให้แล้วเสร็จ



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล. พร้อมระบบระบายน้ำ
ถนนประตูกลอง จังหวัดพะเยา



การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)

96.67

คุณภาพข้อมูล

ควรปรับปรุงประเด็น
วัตถุประสงค์ของโครงการ
กับผลที่คาดว่าจะได้รับ
ให้มีความสอดคล้องกัน

ความคืบหน้า
(ร้อยละ)

แผนงานสะสม

78.90

ผลงานสะสม

36.59

ประชาชนมีความต้องการ

“

ทำทางเดินเท้า

”

“

ระมัดระวังเรื่อง
ความปลอดภัยเนื่องจากพื้นที่
ก่อสร้างติดกับโรงเรียน

”

“

ประชาสัมพันธ์แผนการ
ดำเนินงานให้ประชาชน
รับทราบอย่างน้อย
1 สัปดาห์ ”

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

80*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมระบบระบายน้ำ
#จังหวัดพะเยา



6 โครงการก่อสร้างเขื่อนกันดินคอนกรีตเสริมเหล็กเลียบคลองสี่วาพาสวัสดิ์ หมู่ที่ 2 และ 6

ตำบลนาดี อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : องค์การบริหารจังหวัดสมุทรสาคร

เดิมทีถนนเส้นดังกล่าวของโครงการฯ มีการจราจรผ่านถนนตลอดวัน ทั้งรถยนต์ขนาดเล็กไปจนถึงรถยนต์ขนาดใหญ่มากกว่า 4 ล้อ พื้นที่บริเวณริมขอบถนนที่อยู่กับคลองเกิดการทรุดตัว ทำให้มีเศษซากของถนนที่ทรุดตัวกลายลงสู่ลำคลอง หน่วยงานจึงได้เล็งเห็นถึงปัญหา อาจส่งผลให้เศษพื้นถนนที่กลายลงกีดขวางการระบายน้ำในลำคลอง เพื่อให้การระบายน้ำได้สะดวกขึ้น และป้องกันการพังทลายของดินริมตลิ่ง หน่วยงานจึงได้เริ่มดำเนินโครงการดังกล่าว

ลักษณะงาน

ก่อสร้างเขื่อนกันดินที่ความยาว 1,360 เมตร

มูลค่าสัญญา

18,395,000.00 บาท

ราคากลาง

18,895,000.00 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างเขื่อนกันดิน เพื่อลดปัญหาในเรื่องของถนนทรุดตัวจากปัญหาน้ำใต้ดิน ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงเอกสารพบว่า มีการตั้งข้อสังเกตในเรื่องแบบแปลนที่ไม่มีวิศวกรลงนามรับรองและไม่มีผลตรวจสอบสภาพดิน ในขณะที่คลองสี่วาพาสวัสดิ์มีปัญหาเรื่องเรียงในเรื่องของสภาพน้ำในคลอง

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

การจัดซื้อจัดจ้างมีความล่าช้า เนื่องจากติดขัดปัญหาการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง กรมชลประทาน กรมเจ้าท่า และเทศบาลตำบลนาดี มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคา **3 ราย** และมีการแข่งขันไม่สูงมากอยู่ที่ร้อยละ **2.65**

การจัดการสัญญา

ไม่พบประเด็น

คุณภาพ

การควบคุมคุณภาพจากนายช่างโครงการ และส่งตรวจที่กรมทางหลวงชนบท โดยภาคประชาชนมีประเด็นเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม เรื่องการตัดต้นไม้ริมทาง

ความล่าช้า

ส่งมอบงานทัน
ระยะเวลาสัญญา



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

แผนงานที่จะดำเนินการวางท่อ ผู้รับจ้างจะเข้ามา
เริ่มดำเนินการในช่วงวัน - เวลาใด ?

หากจะเริ่มมาดำเนินการทางผู้รับจ้างจะแจ้ง
ให้ทางตัวแทนประชาชนรับทราบล่วงหน้า



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

โครงการจะรื้อถอนเสาไฟฟ้าหรือไม่ ?

ไม่มีการรื้อถอนเสาไฟฟ้าเนื่องจาก
เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

พื้นที่เทศบาลตำบลนาดี หมู่ 1 หมู่ 2 และหมู่ 9 ไม่มีไฟฟ้าบริเวณ
ถนนที่ติดกับริมคลองอาจเกิดอันตรายในช่วงเวลากลางคืน ?

จะประสานงานถึงความต้องการในประเด็นดังกล่าว
ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

มีความกังวลซึ่งไม่อยากจะทำการรื้อถอน
หรือทำลายต้นไม้บริเวณริมคลอง ?

ในบางช่วงจำเป็นต้องรื้อถอนต้นไม้ออก เนื่องจากที่ดขวาง
การทำงานของเครื่องจักร



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการก่อสร้างเขื่อนกันดินคอนกรีตเสริมเหล็ก
เลียบคลองสีวาฬาวาสวีตี้ หมู่ 2 และ 6 ตำบลนาดี จังหวัดสมุทรสาคร

**การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)**

96.67

คุณภาพข้อมูล

ควรมีการเพิ่มเติมข้อมูล
ในเชิงบรรยายเพิ่มขึ้น

**ความคืบหน้า
(ร้อยละ)**

แผนงานสะสม

100.00

ผลงานสะสม

100.00

ประชาชนมีความต้องการ

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

“

ไม่อยากให้รถถอนหรือ
ทำลายต้นไม้บริเวณ
ริมคลอง

”

“

ติดตั้งสัญญาณไฟ
ช่วงริมคลองเพื่อ
ป้องกันอันตราย

”

“

แก้ไขปัญหากลิ่นเหม็น
รบกวนจากขยะบริเวณ
จุดเริ่มต้นโครงการ

”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

94.2*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างเขื่อนกันดินคอนกรีตเสริมเหล็ก
#จังหวัดสมุทรสาคร



7 โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีต หมู่ที่ 10 บ้านเสียม – หมู่ที่ 9 บ้านวังอ้อ รหัสทางหลวงท้องถิ่น

อบ.น. 231-03 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยดอน
อำเภอเมืองใน จังหวัดอุบลราชธานี

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยดอน

เดิมทีถนนมีสภาพเป็นลูกรัง โดยสภาพของถนนมีลักษณะเป็นหลุมเป็นบ่อตลอดเส้นทาง มีฝุ่นฟุ้งกระจาย และน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน ซึ่งสร้างความลำบากและความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนที่สัญจรบริเวณเส้นทางดังกล่าว และจากที่มีการประชุมประชาคมพบว่าประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวมีความต้องการให้ดำเนินการก่อสร้างถนนเส้นนี้ จากนั้นหน่วยงานจึงบรรจุโครงการดังกล่าวตามความต้องการในแผนพัฒนา 4 ปี ขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยดอน (พ.ศ. 2561 - 2564)

ลักษณะงาน

ก่อสร้างถนนที่ความกว้าง 4 เมตร ยาว 4,500 เมตร
หนา 0.15 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.30 เมตร

มูลค่าสัญญา

7,024,000.00 บาท

ราคากลาง

9,961,647.98 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเพื่อให้ประชาชนมีการสัญจรที่ดีและลดอุบัติเหตุ หากพิจารณาด้านเทคนิคแล้วพบว่าการก่อสร้างถนนสายนี้ซึ่งมีพื้นผิวถนนกว้างเพียง 4.00 เมตร และไม่มีกิจกรรมการขนส่งที่ต้องรับน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งการก่อสร้างถนนโดยออกแบบเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กอาจเกินความจำเป็นในการใช้งาน หากก่อสร้างเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตจะสามารถประหยัดงบประมาณแผ่นดินลงได้ส่วนหนึ่ง ในขณะที่ประโยชน์ของการใช้งานยังคงครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และตรงกับความต้องการใช้งานของประชาชนในพื้นที่

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีการแข่งขันสูงถึงร้อยละ **29.49** โดยมีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคา **7 ราย** พบว่ามีการเสนอราคากันค่อนข้างต่ำกว่าราคากลางค่อนข้างมากเกือบทุกราย แต่ก็ไม่พบความผิดปกติในการเสนอราคาของแต่ละรายแต่อย่างใด ในขณะที่ผู้ประกอบการเสนอราคานั้นเชื่อมั่นว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้แม้จะเสนอราคาที่แตกต่างจากราคากลางค่อนข้างมาก

การจัดการสัญญา

มีการกำหนดระยะเวลาก่อสร้างตามโครงการที่ **90 วัน** เป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างสั้นเมื่อเทียบกับปริมาณงาน ซึ่งสามารถขยายได้ถึง **120 หรือ 150 วัน** เพื่อให้ผู้รับจ้างมีระยะเวลาในการก่อสร้างที่เหมาะสมและยืดหยุ่นพอสมควร

คุณภาพ

การควบคุมคุณภาพจากนายช่างโครงการ และส่งตรวจที่กรมทางหลวงชนบท โดยมีข้อกังวลในเรื่องไหล่ทางที่อาจจะทรุดตัวเมื่อใช้งานในระยะหนึ่ง เนื่องจากมีการเร่งรัดดำเนินการในช่วง 2 สัปดาห์สุดท้าย

ความล่าช้า

ส่งมอบงานทัน
ระยะเวลาสัญญา



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

อยากให้หน่วยงานทำระดับถนนเชื่อมต่อกับทางลงแปลงเกษตรสองข้างทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับยานพาหนะที่ใช้ในการเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตร ?

หน่วยงานจะดำเนินการตามที่ประชาชนร้องขอมา



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

อยากให้หน่วยงานจัดการในส่วนของระบบระบายน้ำที่ไหลผ่านข้ามถนน ?

ประชาชนในพื้นที่ต้องประชุมหาข้อตกลงร่วมกันสำหรับทิศทางให้น้ำไหล



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

มีแนวทางอย่างไรในการป้องกันให้ถนนสามารถใช้งานได้ในระยะเวลายาวนาน ?

จำกัดห้ามไม่ให้รถที่มีขนาด 10 ล้อ หนถ่ายสิ่งของที่มีน้ำหนักมากเกินไปผ่านเส้นทางดังกล่าว



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

กังวลในเรื่องอุบัติเหตุ เนื่องจากไม่มีป้ายจราจรบอกเส้นทาง ?

อยากให้ประชาชนระมัดระวังมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน และอยากให้ประชาชนช่วยกันติดป้ายสัญลักษณ์ชั่วคราวก่อนโครงการแล้วเสร็จเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะติดตั้งให้ทันที



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตบ้านเสียม – บ้านวังอ้อ
จังหวัดอุบลราชธานี



การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)

93.94

คุณภาพข้อมูล

ข้อมูลมีความกระชับ
และเข้าใจง่าย

ความคืบหน้า
(ร้อยละ)

ส่งมอบงานทัน
ระยะเวลาสัญญา

ประชาชนมีความต้องการ

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

“

ต้องการป้ายจราจร
บอกเส้นทางเพื่อป้องกัน
อันตรายในช่วงเวลากลางคืน

”

“

จัดการทิศทาง
ของระบบระบายน้ำ



”

“

ปรับระดับถนนเพื่อเชื่อมต่อกับ
ทางลงแปลงเกษตรสองข้างทาง
เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก
ให้เกษตรกร

”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

96*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตบ้านเสียม – บ้านวังอ้อ
#จังหวัดอุบลราชธานี



8 โครงการซ่อมสร้างถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตสายบ้านแก่งโตน – บ้านสงเปลือย

ตำบลนาข่า ตำบลศิลา อำเภอห่มเกล้า
จังหวัดเพชรบูรณ์

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบูรณ์

การดำเนินการก่อสร้างของโครงการซ่อมสร้างถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต สายบ้านแก่งโตน – บ้านสงเปลือย ต. นาข่า, ต. ศิลา อ.ห่มเกล้า จ.เพชรบูรณ์ ได้เล็งเห็นถึงปัญหาสภาพถนนที่มีสภาพเป็นลูกรัง อีกทั้งยังส่งผลให้มีน้ำท่วมขังเมื่อเข้าสู่ช่วงฤดูฝนจึงได้เข้ามาดำเนินแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยพื้นที่ของโครงการได้ตัดผ่านหมู่บ้านจำนวน 4 หมู่บ้าน ดังนี้ 1. บ้านแก่งโตน ต.นาข่า อ.ห่มเกล้า จ.เพชรบูรณ์ 2. บ้านห้วยไผ่ ต.อ.ปุม อ.ด่านซ้าย จ.เลย 3. บ้านโป่งสามวา ต.ศิลา อ.ห่มเกล้า จ.เพชรบูรณ์ 4. บ้านหนองเขี้ยว ต.ศิลา อ.ห่มเกล้า จ.เพชรบูรณ์

ลักษณะงาน

ขนาดผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 - 1.50 เมตร รวมผิวจราจรกว้าง 8.00-9.00 เมตร ยาว 5,560 เมตร หนา 5.00 เซนติเมตร หรือมีพื้นที่ผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต ไม่น้อยกว่า 47,250 ตารางเมตร

มูลค่าสัญญา

16,596,269.96 บาท

ราคากลาง

19,121,000.00 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตที่รองรับประชาชนในพื้นที่กว่า 4 พันหลังคาเรือน ในเรื่องของลดระยะเวลาในการสัญจรลดอุบัติเหตุ และยังก่อให้เกิดประโยชน์ในวงกว้างแก่การเดินทางและการขนส่งสินค้าต่างๆ เนื่องจากถนนสายนี้เป็นเส้นทางขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและสินค้าต่างๆ โดยเชื่อมระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ผ่านทางหลวงสาย 2216

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีการแข่งขันร้อยละ **13.20** โดยพบว่า มีผู้ขอซื้อเอกสารถึง 73 ราย ในขณะที่การประมูลครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคาเพียง **4 ราย** แต่เพราะเหตุที่มีผู้ให้ความสนใจซื้อเอกสารเป็นจำนวนมาก อาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้เสนอราคาทั้ง 4 รายพยายามเสนอราคากันค่อนข้างต่ำกว่าราคากลาง อยู่พอสมควร

การจัดการสัญญา

พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสัญญาในส่วนของวงเงินก่อสร้างจาก 16,679,997.32 บาท เป็น 16,596,269.96 บาท โดยได้รับการแจ้งว่าการก่อสร้างถนนนั้น อบต.ศิลา ได้ก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็กกับซ้อนทับโครงการ 2 จุด คือ กม.ที่ 17+840 ถึง กม.ที่ 17+882 ระยะทาง 42 เมตร และ กม.ที่ 18+209 ถึง กม.ที่ 18+212 ระยะทาง 3 เมตร ซึ่งการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นจึงต้องตัดการก่อสร้างในส่วนนี้ออกจากโครงการและปรับลดวงเงินก่อสร้างลง

คุณภาพ

การควบคุมคุณภาพจากนายช่างโครงการ และส่งตรวจที่สำนักงานโยธาธิการจังหวัดเพชรบูรณ์ และมีข้อกังวลในงานผิวพื้นแอสฟัลต์ติกคอนกรีตและการเทลูกรังไหล่ทาง เนื่องจากเป็นช่วงที่เข้าสู่ฤดูฝน อาจทำให้การทำงานยิ่งล่าช้าออกไปอีก หรือหากอยู่ระหว่างการทำผิวพื้นแอสฟัลต์ติกคอนกรีตแล้วฝนตกลงมาก็อาจทำให้มีน้ำปอนอยู่ในผิวพื้น ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพของผิวพื้นถนนได้

ความล่าช้า

มีการส่งมอบงานล่าช้ากว่ากรอบระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา โดยล่าช้าไป **14 วัน**



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



จุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดสิ้นสุดอยู่บริเวณใด ?

ภาคประชาชน

ทางหลวงหมายเลข 21 ผ่านหมู่บ้านแก้งโตน
สิ้นสุดที่หมู่บ้านสงเปลือย



เจ้าของโครงการ
(PE)



อยากให้หน่วยงานปรับปรุงถนนในช่วง กม.0+000 ถึง กม.14+727 มากที่สุด
เนื่องจากเป็นจุดที่มีความเสียหายมากที่สุด ?

ภาคประชาชน

ปัจจุบันถนนเส้นดังกล่าวอยู่ในขั้นตอนของการประกาศหาผู้รับจ้าง
และขั้นตอนดังกล่าวใช้ระยะเวลาไม่เกิน 5 เดือน



เจ้าของโครงการ
(PE)



โครงการจะแล้วเสร็จตามกำหนดสัญญาในวันที่ 14 มิถุนายน 2562 หรือไม่ ?

ภาคประชาชน

หน่วยงานจะเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2562



เจ้าของโครงการ
(PE)



มีความกังวลเรื่องของฝุ่นละออง ?

ภาคประชาชน

หน่วยงานจะทำซับผู้รับจ้างในเรื่องของฝุ่นละอองให้เข้าไปเร่งดำเนินการ



เจ้าของโครงการ
(PE)



ทางแยกเข้าออกหมู่บ้านหน่วยงานจะทำทางเชื่อมให้หรือไม่ ?

ภาคประชาชน

งานทางเชื่อมที่หน่วยงานดำเนินการ มีทั้งหมด 3 จุดที่กำหนดไว้
เป็นจุดที่เชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้าง



เจ้าของโครงการ
(PE)



อยากให้หน่วยงานทำร่องระบายน้ำริมถนนเพิ่ม ?

ภาคประชาชน

ให้ประชาชนประชุมเพื่อระดมความเห็นให้ทางน้ำไหลไปยังจุดใด



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการซ่อมสร้างถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต
สายบ้านแก่งไทร – บ้านสงเปลือย จังหวัดเพชรบูรณ์



**การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)**

85.71

คุณภาพข้อมูล

ควรมีการอธิบายข้อมูล
ในเชิงบรรยายเพิ่มขึ้น

**ความคืบหน้า
(ร้อยละ)**

ส่งงานล่าช้า 14 วัน

ประชาชนมีความต้องการ

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

“
รุดน้ำให้บ่อยครั้ง
เพื่อลดฝุ่นละออง
”

“
อยากให้ทำ
ร่องระบายน้ำเพิ่มขึ้น
”

“
อยากให้หน่วยงานปรับปรุง
ถนนในช่วง กม.0+000
ถึง กม.14+727 เป็น
บริเวณที่มีปัญหามากที่สุด
”

“
ทำทางเชื่อมระหว่าง
หมู่บ้านกับถนน
ของโครงการ
”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

68.8*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการซ่อมสร้างถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต
#จังหวัดเพชรบูรณ์



9 โครงการก่อสร้างถนนพาราเอสพีลค์คอนกรีต หมู่ที่ 4 - 2 สายเวารอบ - สาย 44

ตำบลคลองหิน อำเภอลำลูกเหล็ก จังหวัดกระบี่

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : องค์การบริหารส่วนตำบลคลองหิน

เนื่องจากถนนมีสภาพเป็นดินลูกรัง มีรถสัญจรไปมาเป็นจำนวนมากทำให้เกิดความชำรุดเสียหาย มีสภาพเป็นหลุมบ่อ เป็นอุปสรรคในการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาากลางคืนมักเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งมักเกิดน้ำท่วมขังตามหลุมบ่อในช่วงฤดูฝน เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าว อบต. คลองหิน จึงเข้ามาดำเนินโครงการดังกล่าว

ลักษณะงาน

ก่อสร้างถนนที่ความกว้าง 6 เมตร ยาว 2,140 เมตร
หนา 0.04 เมตร หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 14,980 ตารางเมตร
ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร

มูลค่าสัญญา



6,194,000.00 บาท

ราคากลาง

9,990,651.00 บาท

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

ความสำคัญของโครงการ

เป็นโครงการก่อสร้างถนนที่พสมยางพาราแห่งแรกในจังหวัดกระบี่ ซึ่งเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรในการนำน้ำยางพาราที่เกษตรกรขายให้กับภาครัฐมาใช้ประโยชน์ และมีผู้ได้รับประโยชน์จากการก่อสร้างถนนประมาณ 500 หลังคาเรือน

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

มีการแข่งขันร้อยละ **38.00** โดยการประมูลครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคา **5 ราย** ในขณะที่ผู้ชนะการประมูลนั้นเชื่อมั่นว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้แม้จะเสนอราคาที่แตกต่างจากราคากลางค่อนข้างมาก ทั้งนี้เพราะเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีประสบการณ์ในงานก่อสร้างมาเป็นเวลานาน

การจัดการสัญญา

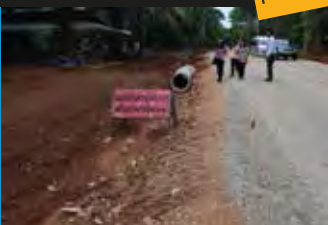
มีการนำภาคประชาชนมาร่วมในการตรวจรับงาน ซึ่งปัญหาหลักคือ **องค์ความรู้ในการตรวจสอบในเชิงคุณภาพที่จำเป็นของประชาชนที่เข้าร่วมตรวจสอบยังไม่เพียงพอ** โดยจะต้องมีการอบรมในเบื้องต้นก่อนการดำเนินโครงการ

คุณภาพ

การควบคุมคุณภาพจากนายช่างโครงการ และส่งตรวจที่กรมโยธาธิการจังหวัด และมีข้อกังวลในแง่ของการตรวจสอบเรื่องคุณภาพของถนน เนื่องจากเป็นถนนชนิดใหม่ ซึ่งจะต้องมีการอบรมในเรื่องของการตรวจสอบคุณภาพอย่างละเอียด รวมถึงการสืบค้นในเรื่องคุณภาพของน้ำยางที่พสมในเอสพีลค์คอนกรีต

ความล่าช้า

ยังไม่ส่งมอบงานล่าช้าแล้ว 26 วัน



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

หน่วยงานได้เข้ามาประชุมกับชาวบ้าน และมีการแจ้งให้ทราบก่อน การดำเนินงานล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 5 เดือน ?

ได้ปฏิบัติในทุกโครงการก่อสร้างของ อบต.



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ในการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนหรือไม่ ?

ไม่ได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากรื้อย้ายแค่เพียงบางส่วน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ประชาชนไม่เคยทราบรายละเอียดเกี่ยวกับส่วนผสมของการก่อสร้าง ที่มียางพาราเป็นส่วนประกอบ ?

1. ไม่แตกต่างจากการก่อสร้างถนนโดยทั่วไป 2. คุณภาพไม่แตกต่างจากถนนทั่วไป



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

อายุการใช้งานของถนนเส้นนี้นานเท่าใด ?

ถนนมีอายุการใช้งานตามสัญญาในระยะเวลา 2 ปี



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

วันและเวลาที่ชัดเจน ในการเข้ามาดำเนินการวางท่อประปา ?

ภายในวันที่ 27 พฤษภาคม 2562



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

กังวลปัญหาเรื่องฝุ่นละออง ?

ให้รถที่นำน้ำมาส่งพรมน้ำลงบนพื้นถนนเพื่อลดฝุ่นละอองไปพร้อมกัน



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการก่อสร้างถนนพาราเอสพีลค์คอนกรีต
สายเยาวอบ - สาย 44 จังหวัดกระบี่



การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)

87.88



คุณภาพข้อมูล

ควรมีการอธิบายข้อมูล
ในเชิงบรรยายเพิ่มขึ้น



ความคืบหน้า
(ร้อยละ)

ล่าช้าแล้ว 26 วัน



ประชาชนมีความต้องการ

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

“

ต้องการให้เร่งวางท่อประปา
ให้แล้วเสร็จก่อน

”



“

รตน้ำให้บ่อยครั้งเพื่อ
แก้ปัญหาฝุ่นละออง

”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

77.6*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างถนนพาราเอสพีลค์คอนกรีต
#จังหวัดกระบี่



10 โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก เชื่อมระหว่างตำบลจามเต่า - ตำบลคำเตย

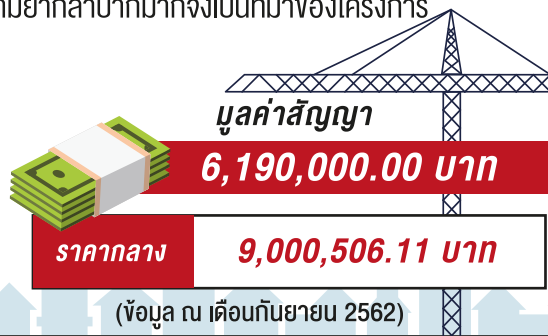
สายบ้านกล้วย - บ้านดอนแดง บ้านกล้วย หมู่ที่ 7
ตำบลจามเต่า อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : องค์การบริหารส่วนตำบลจามเต่า

เนื่องจากสภาพถนนสายบ้านกล้วย ต.จามเต่า – บ้านดอนแดง ต.คำเตย เดิมเป็นถนนลูกรัง ประชาชนในพื้นที่ และพื้นที่ใกล้เคียงได้ใช้ประโยชน์เพื่อการสัญจรไปมาระหว่างตำบล และขนถ่ายผลผลิตทางการเกษตรเป็นส่วนมากมาเป็นเวลาช้านาน แต่เนื่องจากสภาพถนนในปัจจุบันได้เกิดการชำรุดและเสียหายอย่างมากเกิดหลุมบ่อ โดยเฉพาะจุดอุปการสัญจรเป็นไปด้วยความยากลำบากมากจึงเป็นที่มาของโครงการ

ลักษณะงาน

ก่อสร้างผิวจราจรที่มีความกว้าง 5.00 เมตร ยาว 3,100.00 เมตร หนา 0.15 เมตร ไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร หรือพื้นที่คอนกรีตไม่น้อยกว่า 15,500.00 ตารางเมตร



ความสำคัญของโครงการ

ประโยชน์ที่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางจะได้รับ คือ ประชาชนในพื้นที่ตำบลจามเต่าจะได้รับความสะดวกในการสัญจรไปมา เนื่องจากถนนมีสภาพดีพร้อมใช้งาน เป็นการแก้ปัญหาคมนาคมและบรรเทาความเดือดร้อน โดยในพื้นที่ตำบลจามเต่ามีประชาชนอาศัยอยู่ 11 หมู่บ้าน ประมาณ 8,849 คน 2,627 ครัวเรือนนอกจากนี้ถนนสายนี้ยังเป็นสายที่เชื่อมต่อระหว่างอำเภอนาแกไปยังตัวเมืองนครพนม มหาวิทยาลัยนครพนม และเรือนจำนครพนม รวมถึงไปยังอำเภอธาตุพนมและจังหวัดมุกดาหารได้ ซึ่งมีผู้ใช้เส้นทางที่อยู่นอกพื้นที่อีกเป็นจำนวนมาก

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

โครงการนี้มีการประเมินราคากลางซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและไม่พบข้อผิดพลาดหรือประเด็นที่ผิดปกติแต่อย่างใด และในการประกวดราคาพบว่า มีผู้เข้าร่วมประมูลด้านราคา 7 ราย ผู้ยื่นราคาต่ำสุดขาดคุณสมบัติ ในขณะที่ราคาต่ำสุดลำดับ 2 ยื่นหลักฐานการเงินไม่ครบถ้วน ทำให้ผู้ยื่นแข่งขันด้านราคาต่ำสุดลำดับ 3 ได้รับการคัดเลือก โดยต่ำกว่าร้อยละ 31.23 ซึ่งเมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ยื่นแข่งขันที่ได้รับการคัดเลือกเป็นเจ้าของบ่อทราย ทำให้สามารถลดราคาได้สูง

การจัดการสัญญา

มีการนำภาคประชาชนร่วมในการตรวจรับงาน โดยพื้นฐานของประชาชนที่เข้าร่วมเป็นผู้ที่มีความรู้ในการก่อสร้างถนน และเป็นผู้นำชุมชน



คุณภาพ

การควบคุมคุณภาพจากนายช่างโครงการ และมีข้อกังวลว่าถนนสายนี้มีพื้นผิวเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ความหนา 15 เซนติเมตร พบว่าสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้ไม่เกิน 25 ตันเป็นอย่างสูง (240 ksc.) ดังนั้นทางเทคนิคแล้วไม่สามารถรับน้ำหนักของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้

ความล่าช้า



ความคิดเห็นภาคประชาชน และการตอบสนองของหน่วยงาน



ภาคประชาชน

หน่วยงานมีการแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบก่อนเข้ามาดำเนินการก่อสร้าง ?

โดยปกติจะมีการประชุมร่วมกันทุกสิ้นเดือน ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการที่จะเริ่มดำเนินการ



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

อยากให้หน่วยงานดำเนินการก่อสร้างถนนที่มีคุณภาพ ?

หากพบเห็นถนนชำรุด ให้รีบแจ้งทันที จะเร่งเข้าไปดำเนินการแก้ไขให้โดยด่วน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

กังวลเรื่องคุณภาพของปูนที่นำมาใช้ก่อสร้างถนน แนะนำให้หน่วยงานใช้เครื่องจักรคอนกรีตเพื่อคุณภาพที่ดีขึ้น ?

1. หน่วยงานมีการทดสอบคอนกรีตที่ได้มาตรฐานแน่นอน
2. เครื่องจักรคอนกรีตจะทำให้เพิ่มต้นทุนในการดำเนินงาน



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

ถนนเส้นดังกล่าวมีการสัญจรของรถขนดินหรือรถบรรทุกเยอะหรือไม่ ?

มีการสัญจรของรถบรรทุกบนถนนเส้นดังกล่าวอยู่ตลอด



เจ้าของโครงการ
(PE)



ภาคประชาชน

มีป้ายสัญลักษณ์เพื่อใช้ในการบอกเส้นทางหรือไม่ ?

1. ไม่มีป้ายสัญลักษณ์ใช้ในการบอกเส้นทาง
2. หน่วยงานสามารถติดตั้งให้ได้หากประชาชนต้องการ



เจ้าของโครงการ
(PE)



สรุปภาพรวมโครงการ



โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก เชื่อมระหว่างตำบลงามเต่า - ตำบลคำเตย สายบ้านกล้วย - บ้านดอนแดง บ้านกล้วย หมู่ที่ 7 ตำบลงามเต่า จังหวัดนครพนม

การเปิดเผยข้อมูล
(ร้อยละ)

84.85

คุณภาพข้อมูล

ควรเพิ่มเติมข้อมูล
ภายหลังเสร็จสิ้นงาน

ความคืบหน้า
(ร้อยละ)

ส่งมอบผลงาน
เรียบร้อยแล้ว

ประชาชนมีความต้องการ

(ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2562)

“

อยากให้หน่วยงานติดตั้งป้าย
สัญลักษณ์บอกเส้นทาง

”

“

ต้องการท่อระบายน้ำเพิ่มเติม
เพื่อป้องกันน้ำท่วมขัง

”



ประชาชนมีความเชื่อมั่นร้อยละ

77.6*

*จากการตอบแบบสอบถามจากภาคประชาชน



CoST Thailand



#โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก
#จังหวัดนครพนม



ข้อเสนอแนะ ในการดำเนินงานโครงการ CoST ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



กรมบัญชีกลาง

- มีกลไกในการเปิดเผยข้อมูล (40 รายการข้อมูล) ให้มีความครบถ้วนในเชิงปริมาณและคุณภาพ
- สร้างกลไกในการปรับปรุงมาตรฐานราคากลางจากการวิเคราะห์ภาพรวมโครงการที่เข้าร่วม CoST
- มีกลไกในการวิเคราะห์คุณลักษณะที่น่าสนใจและประเด็นสำคัญของโครงการพร้อมการร้องขอข้อมูลเพิ่มเติม
- ควรเพิ่มเติมองค์ความรู้ในเรื่องของพื้นฐานงานก่อสร้างเบื้องต้น รวมถึงกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลของ CoST เพื่อพัฒนาศักยภาพของบุคลากร
- มีการพัฒนาแพลตฟอร์มเพื่อใช้ในการดำเนินงานโครงการ CoST
- สร้างกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามามีส่วนร่วม



เจ้าของโครงการ



- พัฒนาศูนย์กลางให้เปิดเผยข้อมูลโครงการก่อสร้างอย่างครบถ้วนและมีคุณภาพ
- ใช้ระบบ CoST Platform เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร
- ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมภาคประชาชน และตอบสนองต่อข้อร้องเรียนอย่างทันก่วงที



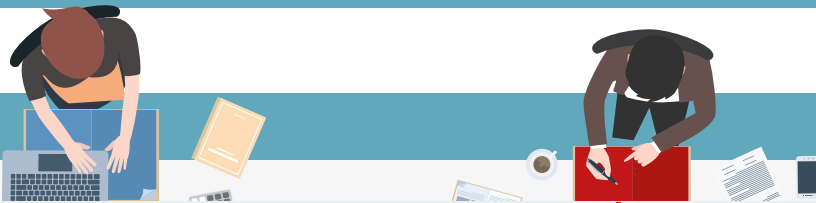
ประชาชน

- สร้างการมีส่วนร่วมด้วย CoST Platform และสามารถติดตามผลด้วยความโปร่งใสและเป็นกลาง
- ได้รับการเพิ่มพูนองค์ความรู้ในด้านที่เกี่ยวข้อง อาทิ ข้อมูลพื้นฐานการก่อสร้าง พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 เป็นต้น



ภาคผนวก

CoST ได้กำหนดแนวทางในการเปิดเผยข้อมูล โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการ จะต้องเปิดเผยข้อมูลตลอดระยะเวลาของโครงการก่อสร้างตั้งแต่กระบวนการจัดทำและนำเสนอโครงการ การเตรียมความพร้อมของโครงการ การจัดซื้อจัดจ้าง ช่วงการดำเนินการโครงการ และหลังจากเสร็จสิ้นโครงการ โดยมีรายละเอียดข้อมูลโครงการที่ต้องจัดส่งจนกว่าจะเสร็จสิ้นโครงการจำนวน 40 รายการข้อมูล ดังนี้



ขั้นตอนการดำเนินงาน

ข้อมูลที่ต้องเปิดเผย

1. ข้อมูลการจัดทำ

และนำเสนอโครงการ

(6 รายการ)

- 1) ชื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- 2) รายละเอียดยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ
- 3) ชื่อโครงการ
- 4) สถานที่ตั้งของโครงการ
- 5) วัตถุประสงค์โครงการ
- 6) รายละเอียดโครงการ

2. ข้อมูลการเตรียม

ความพร้อมโครงการ

(7 รายการ)

- 7) ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ
- 8) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 9) ผลกระทบการเวนคืนที่ดิน
- 10) รายละเอียดในการติดต่อเจ้าหน้าที่และหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- 11) แหล่งเงินงบประมาณ
- 12) งบประมาณโครงการ
- 13) วันที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณโครงการ

3. ข้อมูลการ

จัดซื้อจัดจ้าง

(14 รายการ)

- 14) ชื่อหน่วยงานจัดซื้อจัดจ้าง
- 15) รายละเอียดในการติดต่อของหน่วยงานจัดซื้อจัดจ้าง
- 16) ขอบเขตงาน (TOR)
- 17) วิธีการจัดซื้อจัดจ้าง
- 18) ประเภทของสัญญา
- 19) สถานะปัจจุบันของสัญญา
- 20) จำนวนบริษัทที่เข้าร่วมประกวดราคา
- 21) ราคากลาง
- 22) หน่วยงานบริหารสัญญา
- 23) ชื่อสัญญา และเลขที่สัญญา
- 24) ชื่อบริษัทที่ได้สัญญา
- 25) มูลค่าของสัญญา
- 26) ขอบเขตงานตามสัญญา (Contract scope of work)
- 27) วันที่ลงนามในสัญญา วันที่เริ่มต้นสัญญาและระยะเวลาการดำเนินการตามสัญญา

4. ข้อมูลการ

ดำเนินการโครงการ

(6 รายการ)

- 28) การเปลี่ยนแปลงมูลค่าของสัญญา
- 29) มูลค่าของสัญญาที่เปลี่ยนแปลงจากการผันผวนของค่าเงิน
- 30) การเปลี่ยนแปลงระยะเวลาดำเนินการตามสัญญา
- 31) การเปลี่ยนแปลงขอบเขตสัญญา
- 32) เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสัญญา
- 33) เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงขอบเขตและระยะเวลาดำเนินการตามสัญญา

5. ข้อมูลหลังจากเสร็จสิ้น

โครงการและการจัดการ

ข้อร้องเรียน (7 รายการ)

- 34) สถานะโครงการ
- 35) ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ
- 36) วันที่โครงการเสร็จสมบูรณ์
- 37) ขอบเขตงานเมื่อเสร็จสมบูรณ์
- 38) เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงโครงการ
- 39) การตรวจสอบและรายงานการประเมินผลโครงการ
- 40) การจัดการข้อร้องเรียน

พื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานคลังเขต

สำนักงานคลังเขต 5

(เชียงราย เชียงใหม่ น่าน พะเยา แพร่
แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน)

สำนักงานคลังเขต 4

(กาฬสินธุ์ ขอนแก่น นครพนม บึงกาฬ
มหาสารคาม มุกดาหาร ร้อยเอ็ด เลย สกลนคร
หนองคาย หนองบัวลำภู และอุดรธานี)

สำนักงานคลังเขต 6

(กำแพงเพชร ตาก นครสวรรค์
พิจิตร พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย
อุตรดิตถ์ และอุทัยธานี)

สำนักงานคลังเขต 3

(ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์
ยโสธร ศรีสะเกษ สุรินทร์
อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี)

สำนักงานคลังเขต 7

(กาญจนบุรี นครปฐม ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี
ราชบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร
และสุพรรณบุรี)

สำนักงานคลังเขต 2

(จันทบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ตราด นครนายก
ปราจีนบุรี ระยอง สมุทรปราการ และสระแก้ว)

สำนักงานคลังเขต 8

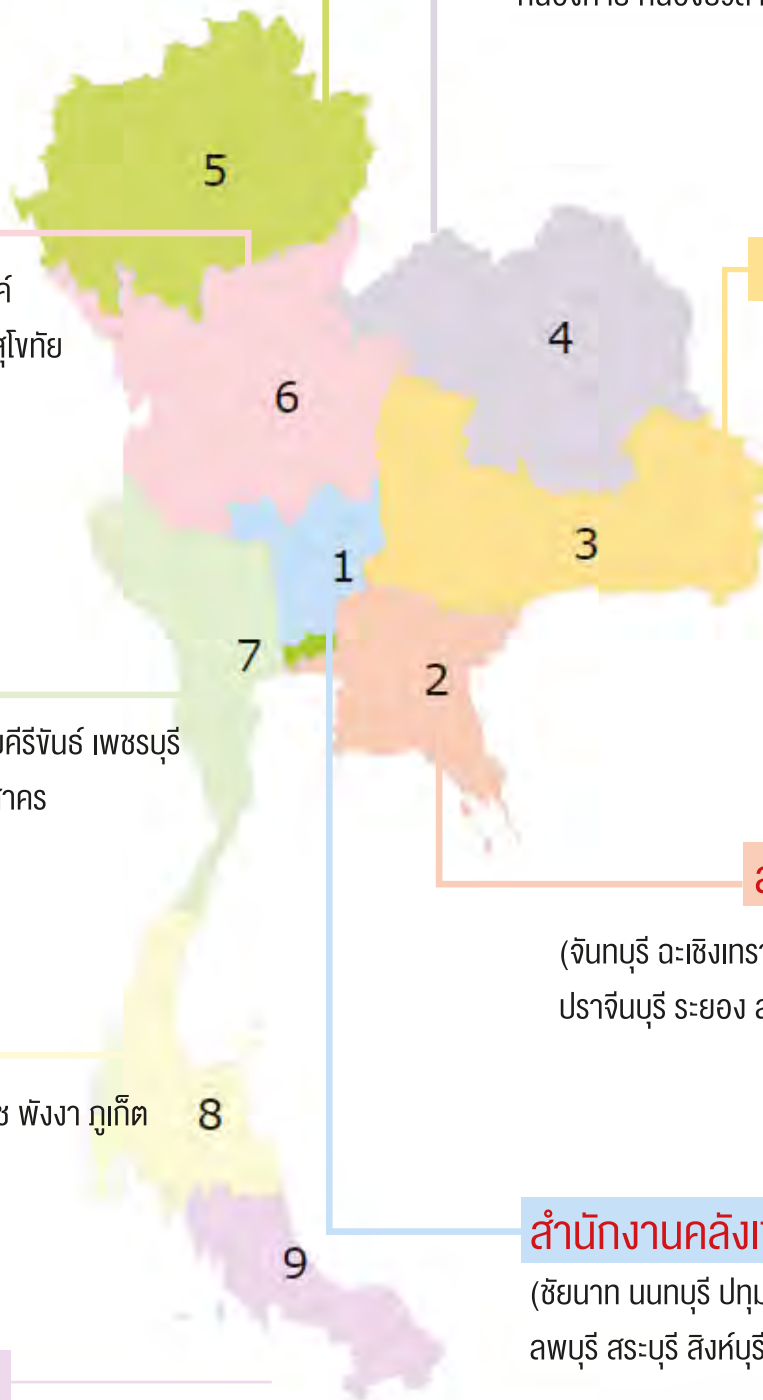
(กระบี่ ชุมพร นครศรีธรรมราช พังงา ภูเก็ต
ระนอง และสุราษฎร์ธานี)

สำนักงานคลังเขต 1

(ชัยนาท นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา
ลพบุรี สระบุรี สิงห์บุรี และอ่างทอง)

สำนักงานคลังเขต 9

(ตรัง นราธิวาส ปัตตานี พัทลุง ยะลา
สงขลา และสตูล)





กิจกรรมประชาสัมพันธ์ โครงการ CoST กับภาคประชาชน

กิจกรรมได้ดำเนินการในวันที่ 23 มกราคม 2562 ณ ห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน อาคาร B ศูนย์ราชการ ถนนแจ้งวัฒนะ โดยจัดงานในช่วง 10.00 - 14.00 น. โดยมีผู้เข้าเยี่ยมชมกิจกรรมจำนวน 500 คน



รางวัลเลิศรัฐ

สาขาการบริหาร
ราชการแบบ
มีส่วนร่วม

ประเภทรางวัล สัมฤทธิผล
ประชาชนมีส่วนร่วม
(Effective Change)

ระดับดี
ปี 2562



ช่องทางการติดต่อ



<http://process3.gprocurement.go.th/eGPCostWeb/home>



<http://www.cgd.go.th>



0-2127-7431-2

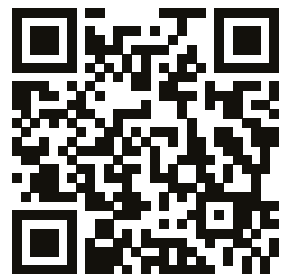


CoST Thailand



@CoSTThailand

กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง ถนนพระรามที่ 6 แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



แบบฟอร์มการขอเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของหน่วยงานในราชการบริหารส่วนกลาง
สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
ตามประกาศสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
เรื่อง แนวทางการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะผ่านเว็บไซต์ของหน่วยงาน พ.ศ. ๒๕๖๑
สำหรับหน่วยงานในราชการบริหารส่วนกลางสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

แบบฟอร์มการขอเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ชื่อหน่วยงาน : ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กระทรวงสาธารณสุข

วัน/เดือน/ปี : ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

หัวข้อ: รายงานผลการตรวจสอบข้อมูลโครงการ CoST ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

รายละเอียดข้อมูล (โดยสรุปหรือเอกสารแนบ)

รายงานผลการตรวจสอบข้อมูลโครงการ CoST ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

Link ภายนอก: ไม่มี

หมายเหตุ:

.....
.....

ผู้รับผิดชอบการให้ข้อมูล

สุชาภา วรินทร์เวช

(นางสาวสุชาภา วรินทร์เวช)

ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

วันที่ ๑๕ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔

ผู้อนุมัติรับรอง

สุชาภา วรินทร์เวช

(นางสาวสุชาภา วรินทร์เวช)

ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (หัวหน้า)

วันที่ ๑๕ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔

ผู้รับผิดชอบการนำข้อมูลขึ้นเผยแพร่

พศวีร์ วัชรบุตร

(นายพศวีร์ วัชรบุตร)

นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ

วันที่ ๑๕ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔